

Pont à haubans de Sidi Maârouf:



Le dernier tronçon du tablier (la partie reliant les deux culées ou extrémités du pont) sera installé cette semaine. Le pont à haubans de Sidi Maârouf est long de 224 m (Ph. F. Al Nasser)

- Le montage du pylône central démarre en août
- Une opération qui nécessitera 4 mois de travaux
- Livraison: fin mai 2018

L'UN des plus grands chantiers de Casablanca atteint sa vitesse de croisière. Il s'agit du pont à Haubans de Sidi Maârouf, situé à un point névralgique de la circulation, reliant la ville à l'aéroport et aux principaux axes de l'autoroute. Les désagréments liés aux embouteillages sur ce carrefour ne seraient plus qu'un mauvais souvenir? Il faudra encore patienter jusqu'à fin mai 2018, date de livraison prévue pour ce chantier, qui en est aujourd'hui à des phases décisives. Seprob, l'entreprise en charge de ce projet d'envergure, installe cette semaine le dernier tronçon sur les 7 travées qui composent le

tablier (la partie reliant les deux culées ou extrémités du pont). Les sept tronçons, dont chacun pèse 140 tonnes environ, représentent la structure métallique qui va supporter la chaussée, autrement dit l'ossature du pont (à l'instar d'une colonne vertébrale). L'opération, qui a démarré juste avant le mois de Ramadan dernier, est arrivée à terme. «La pose du tronçon situé sur les rails du tram, qui s'est déroulée dimanche dernier, était la phase la plus critique», explique Younes Laraqui, PDG de Seprob, filiale de la holding Maropar, adjudicataire du marché.

Prochaine étape: le démarrage en août prochain de la construction du pylône central d'une hauteur de 80 m penché à 12 degrés. A la différence du pont sur Bouregreg, qui compte deux pylônes droits, l'échangeur de Sidi Maârouf n'a qu'un seul pylône penché, mais qui doit supporter tout le poids du pont. L'objectif



Après le montage de la structure métallique et du pylône central, le pont sera couvert par des dalles en béton et du bitume (Ph. F. Al Nasser)

étant de réduire le nombre de poutres afin de dégager de l'espace pour la circulation en dessous du pont. Le rôle du pylône dans cet ouvrage d'art est primordial. Il s'agit en effet d'une pièce maîtresse qui va soutenir la structure en répartissant son poids sur les 27 câbles (ou haubans) qui soutiennent le tablier. Son montage sera finalisé vers la fin de l'année, selon le management de l'entreprise adjudicatrice.

S'ensuit une période de 6 mois (jusqu'à fin mai) consacrée aux travaux de finition (haubannage, pose des dalles, chaussée, bitumage...). D'autres travaux concerneront aussi l'aménagement de giratoires, trémie... sous le pont. Mais cette partie-là ne relève pas du marché décroché par Seprob en 2014. C'est le ministère de l'Équipement qui se chargera de ces aménagements.

Le géant prend forme



Chiffres-clés

Coût: **422 millions de DH**
Livraison: **Fin mai 2018**
Longueur: **224 m**, soit le quart du pont de Bouregreg (**800 m**)
Un pylône central de **80 m**
27 haubans
11.500 m³ de béton
1.650 tonnes d'acier

Ce projet, dont l'idée et les études techniques remontent à l'époque Sajid, se concrétise enfin. Le chantier a longtemps pâti, rappelons-le, du manque de financement de la capitale économique et des multiples blocages au niveau du conseil de la ville depuis 2011. Il a fallu donc presque une décennie pour concrétiser ce projet, évoqué dès 2009 et qui devait être livré en 2012 (cf. édition du 9 juillet 2009).

Les fonds ont fini par être débloqués grâce au plan de développement du Grand Casablanca (PDGC), qui lui consacre une enveloppe globale de 422 millions de DH. L'ouvrage est financé par la commune urbaine de Casablanca, la Direction générale des collectivités locales (DGCL) et le ministère de l'Équipement (qui assure aussi la maîtrise d'ouvrage).

A son achèvement, l'échangeur permettra de soulager ce carrefour, considéré comme l'un des nombreux points noirs à Casablanca. Il dessert en effet plusieurs destinations dont le quartier d'affaires de Sidi Maârouf, la Route nationale 11, l'aéroport Mohammed V, Californie, Aïn Chock, Hay Annassim... Et le passage du tramway à ce niveau complique encore plus le trafic en générant des bouchons

Maquette de ce que sera le pont à haubans de Sidi Maârouf à sa livraison fin mai 2018

énormes. Un trafic plus fluide à ce niveau aura certainement un impact sur la circulation de manière globale. Surtout avec l'entrée en service de l'échangeur au niveau du nœud A (en face du siège de l'OCP) et des différents chantiers engagés sur la route d'El Jadida (au niveau des carrefours Azbane, les facultés...).

Ces ouvrages, qui seront livrés l'année prochaine, permettront d'assurer une connexion entre tous les axes du nœud A (composé de 10 ponts) vers Rabat, Marrakech ou encore El Jadida, et une accessibilité directe de la cité financière internationale à partir de l'aéroport Mohammed V. Ces accès Sud-Est sont également renforcés par la mise en service de la rocade Sud-Ouest (inaugurée en 2014). Avant fin 2018, la ville verra donc ses principaux accès totalement reconfigurés et ce pour un budget global estimé à plus de 1 milliard de DH (dont 657 millions de DH consacrés au nœud A et 422 millions de DH pour le pont à haubans). □

Aziza EL AFFAS