

ROYAUME DU MAROC

Ministère de l'Intérieur

**LA STRATEGIE NATIONALE
DES DEPLACEMENTS URBAINS
ATOUPS ET CONTRAINTES**

Mohamed NGADI

Chef de la Division des Déplacements Urbains et des Transports

DIRECTION GENERALE DES COLLECTIVITES LOCALES



1 - Croissance des Villes : Facteur Impactant la Demande en Déplacements

❑ Développement urbain et étalement des villes

- **70% de la population urbaine se concentre dans les villes de 100 000 à 1 million d'habitants**, contre 31 % en France, 25 % en Algérie et 10% en Tunisie
- **Phénomène de métropolisation et d'agglomération** (5 agglomérations de plus de 1 millions d'habitants: Casablanca, Rabat-Salé-Témara, Fès, Tanger, Agadir)

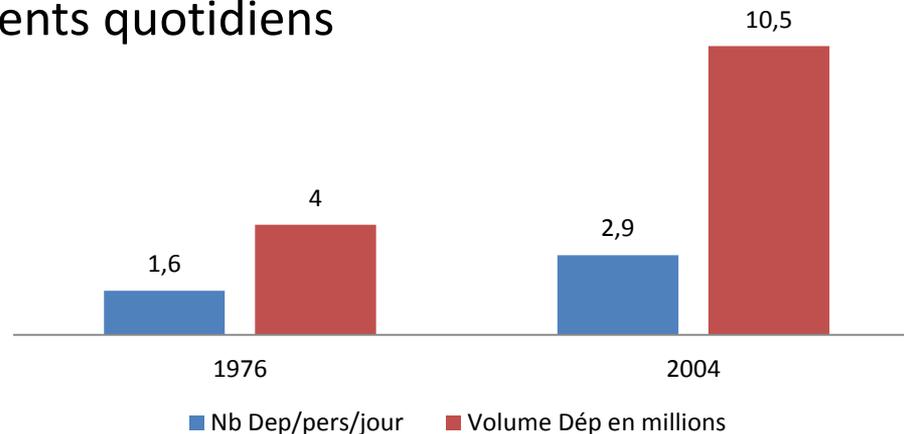
❑ Développement des activités génératrices de trafic : zones d'activités, parcs industriels, zones logistiques...

❑ Dispersion de la population, des activités et des emplois et diminution de la densité des zones urbanisées

1 - Croissance des Villes : Facteur Impactant la Demande en Déplacements

□ Croissance de la mobilité urbaine et des besoins en déplacements

- Accroissement du nombre moyen de déplacements par personne par jour entre 1976 et 2004 à Casablanca
- 1,6 déplacements par personne par jour en 1975 , soit 4 millions de déplacements quotidiens
- 2,9 déplacements par personne par jour en 2004, soit 10,5 millions de déplacements quotidiens

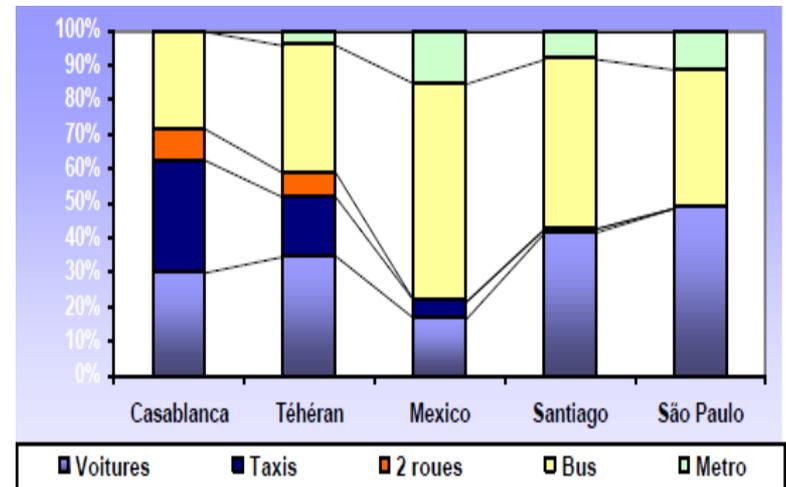
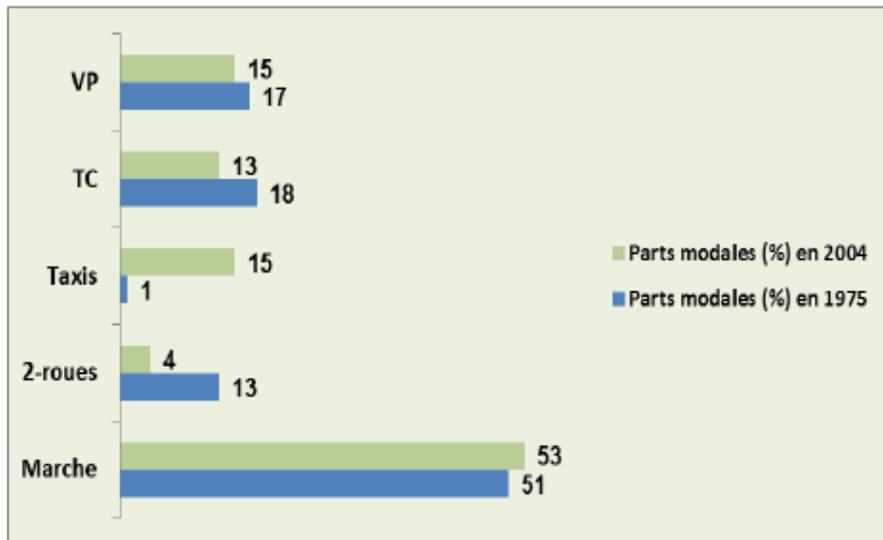


Evolution de la mobilité à Casablanca entre 1976 et 2004

1 - Croissance des Villes : Facteur Impactant la Demande en Déplacements

☐ ... Mais faiblesse de l'offre en transport public

- Ratio de 1bus/5000 habitants (pays à moyens revenus : 1bus/2000 hab.)
- Faible contribution du transport public urbain par autobus à l'ensemble des déplacements: 14 % à Rabat, 13% à Casablanca, 4% à Marrakech
- La marche-à-pied est le mode dominant : 54% à Casablanca, 60% à Marrakech, 66% à Rabat



Sources : Banque mondiale – Ville en Mouvement – PDU de Casablanca

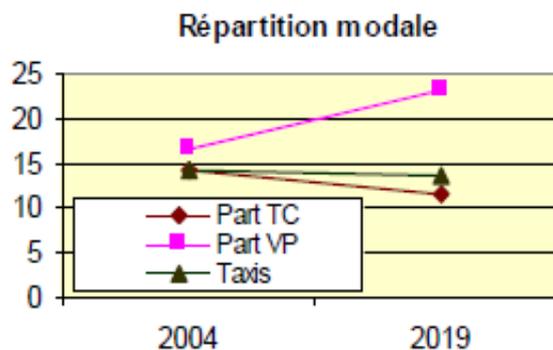
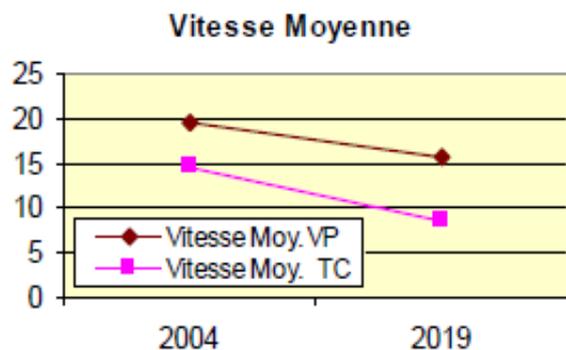
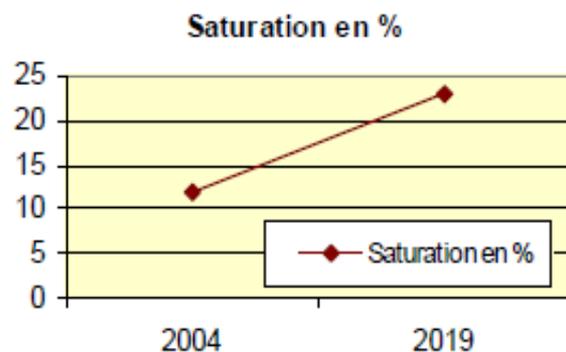
1 - Croissance des Villes : Facteur Impactant la Demande en Déplacements

- ❑ **Augmentation du taux de motorisation** (80 voitures/1000 hab. avec une croissance moyenne du parc auto de 5%)

- ❑ **... Mais coûts très élevés**
 - **Congestion** : 114 Millions de DH en 2004 contre 3,4 Milliards de DH en 2019 (scénario tendanciel du PDU de Casablanca)
 - **Pollution**: 319 Millions de DH en 2004 contre 1 Milliard de DH en 2019 (scénario tendanciel du PDU de Casablanca)
 - **Consommation de l'énergie** : 4,2 Milliards de DH en 2004 contre 9 Milliards de DH en 2019 (scénario tendanciel du PDU de Casablanca)
 - **Insécurité Routière**: en 2006, 3/4 des accidents enregistrés sont survenus en milieu urbain, causant plus de 36% de tués

1 - Croissance des Villes : Facteur Impactant la Demande en Déplacements

❑ Problèmes de congestion, de pollution et d'efficacité du système de transport

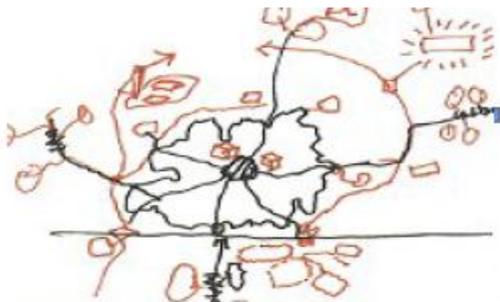


2 - Faiblesse du Cadre Institutionnel et des Sources de Financement

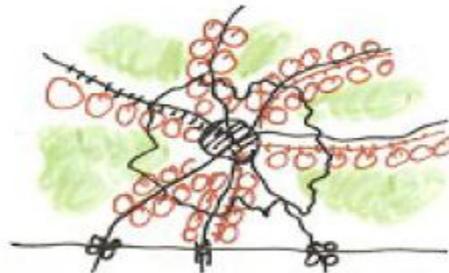
- ❑ **Des périmètres de déplacements urbains non définis**
- ❑ **Absence d'autorité unique** dans les agglomérations en charge de l'organisation et de la gestion des TPU et diversité des intervenants
- ❑ **Faiblesse des ressources financières et absence de mécanismes durables de financement**

2 - Faiblesse du Cadre Institutionnel et des Sources de Financement

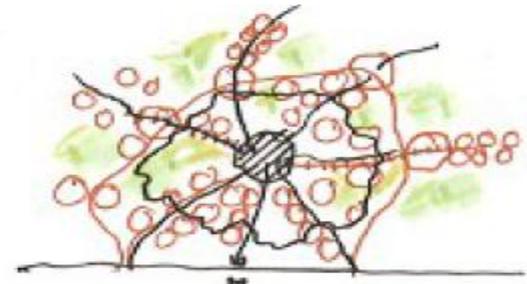
- ❑ **Cadre peu favorable à la cohésion entre urbanisme et mobilité**
 - **Faiblesse du cadre institutionnel, législatif et réglementaire** pour la planification des déplacements urbains, l'organisation et la coordination de tous les modes de transport
 - **Absence de document de planification des déplacements urbains en cohésion avec les documents d'urbanisme** pour une articulation entre la structure urbaine et les réseaux de transport public et une efficacité des services publics de transport



1/ La réalité sans planification

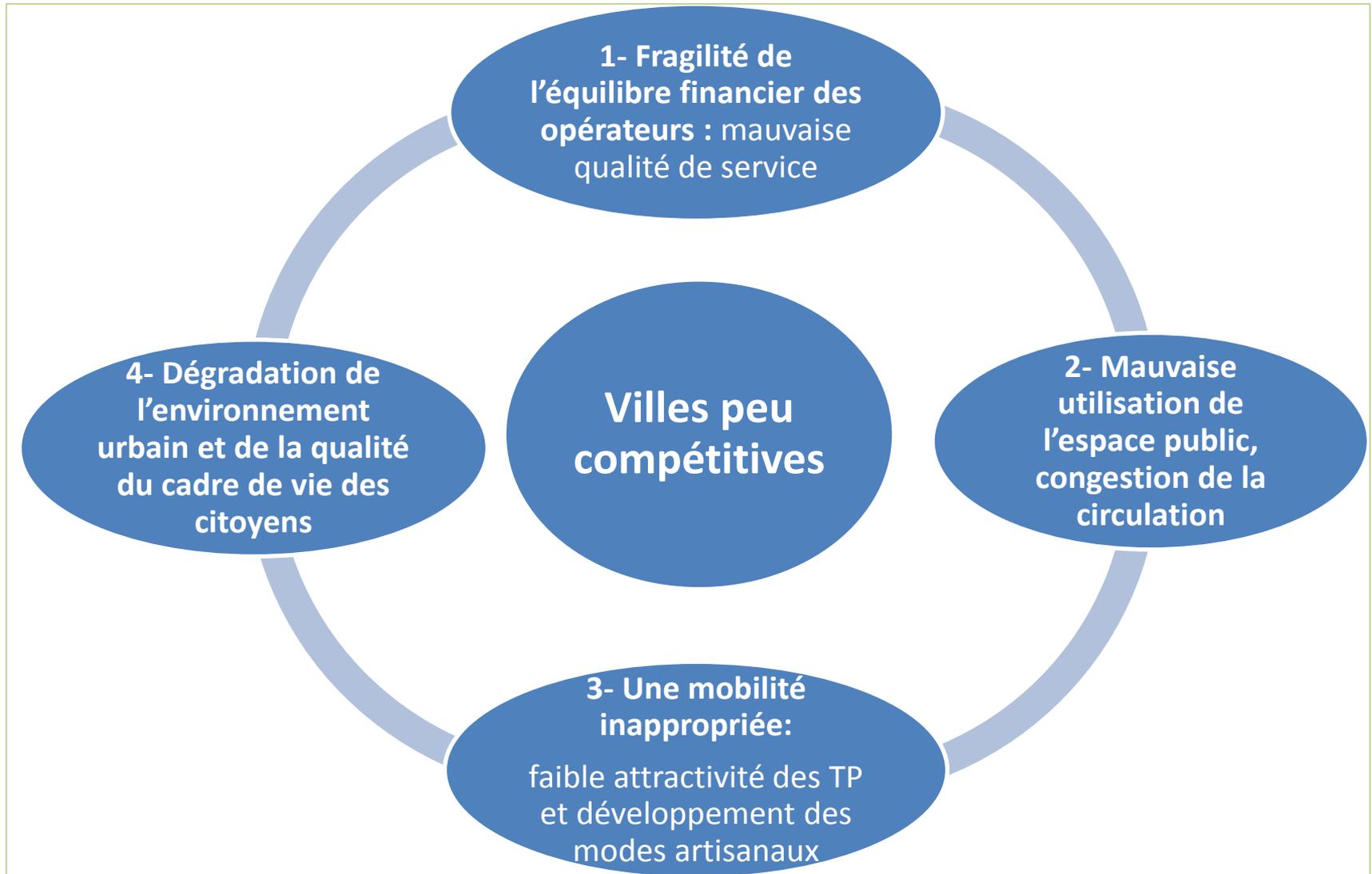


2/ L'objectif : l'urbanisme de corridors



3/ La réalité attendue, basée sur la planification de corridors

2 - Faiblesse du Cadre Institutionnel et des Sources de Financement



3- Mise en Œuvre des Réformes

Renforcement du cadre institutionnel, juridique et réglementaire

- ❑ **Amendement de la charte communale permettant l'amélioration des mécanismes de gestion du service à travers :**
 - Les groupements d'agglomérations (Consolidation du caractère intercommunal, mutualisation des ressources)
 - Les Sociétés de Développement local SDL (gestion d'entreprise, souci d'efficacité et de droit de regard des Collectivités Territoriales)
- ❑ **Création d'une Autorités Organisatrice des Déplacements urbains (AODU) à Casablanca dans un cadre conventionnel entre les Collectivités Territoriales**
- ❑ **Création d'un groupement d'agglomération à Rabat-Salé-Témara « AL ASSIMA »**
- ❑ **Création de sociétés publiques locales, avec l'Etat associé, dédiées à la réalisation de projets de transport de masse:**
 - Société de Casa-Transport en site aménagé
 - Société du Tramway de Rabat-Salé

3- Mise en Œuvre des Réformes

Soutien financier

- ❑ **Mise en place depuis 2007 d'un fonds de soutien** au transport public de 400 MDH (200 MDH au transport public urbain : 150 MDH aux Bus et 50 MDH aux taxis)
- ❑ **Incitation financière**: Le Ministère de l'Intérieur a réservé un montant de 100 MDH pour cofinancer les études PDU, avec en perspective leur généralisation à l'ensemble des grandes villes
- ❑ **Mobilisation de l'investissement public dans l'infrastructure (tramways de Casablanca et de Rabat-Salé)**
- ❑ **Recherche de sources de financement du secteur** (PPD et prêts d'investissement)

3- Mise en Œuvre des Réformes

Tramway de Rabat-Salé

Un projet de quatre lignes à réaliser à terme



Configuration du réseau à long terme



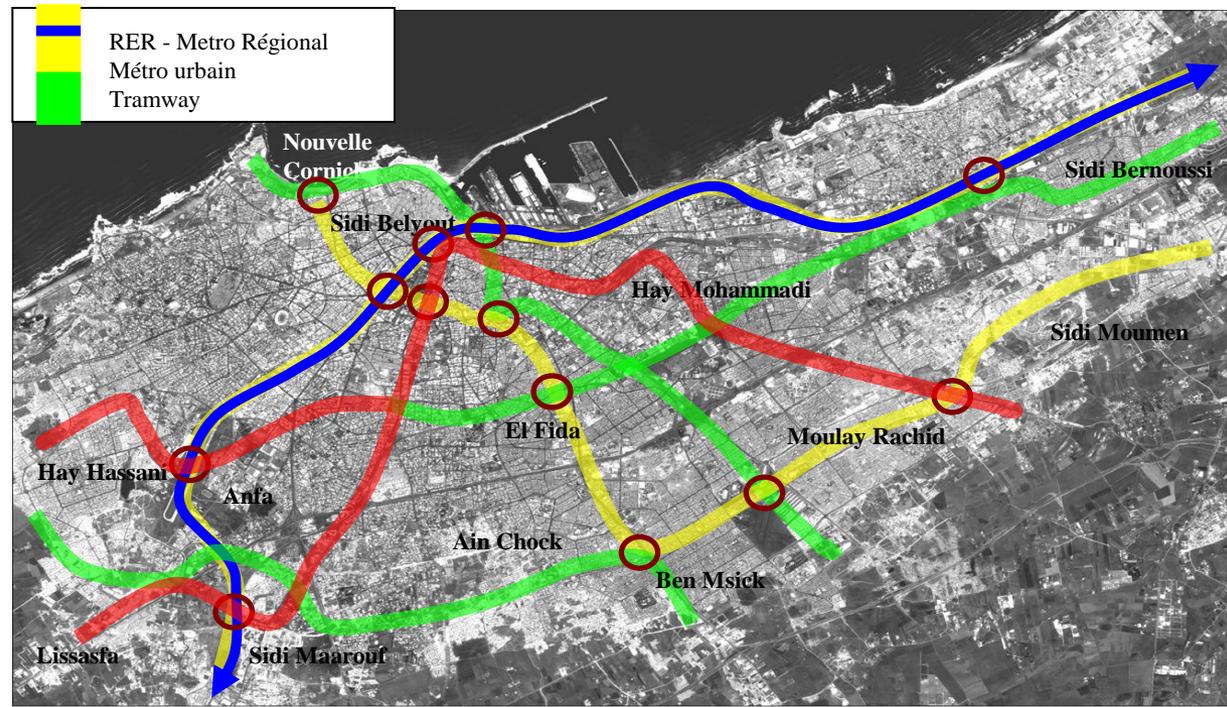
Une 1^{ère} ligne de 19 Km
Coût : 3,7 Milliards de DH

3- Mise en Œuvre des Réformes

Projet de transport en site propre de Casablanca

- Le PDU de Casablanca a recommandé la réalisation d'un projet intégré de TCSP de 160 Km à l'horizon 2030, composé de :
 - 04 Lignes de tramway d'une longueur totale de 76 Km
 - Une ligne de métro sur un linéaire de 21 Km
 - Une ligne ferroviaire régionale (RER) d'une longueur de 63

**Coût global du projet
50 milliards de DH**



3- Mise en Œuvre des Réformes

Réalisation de la première ligne de tramway de Casablanca

Compte tenu de l'importance des investissements, la priorité est accordée à la réalisation de la **1^{ère} ligne de tramway** sur 30 Km pour un montant de **5,9 milliards de DH**



4- Menaces et Contraintes à Relever

- **Problèmes de coordination et d'organisation des services de transport**
 - Diversité des modes de transport et chevauchement des périmètres des déplacements
 - Besoin d'autorité unique d'organisation et de régulation de tous les modes de transport (bus, taxis, tramway, transport du personnel et scolaire)

- **Problèmes de complémentarité et de multimodalité**
 - Nécessité de restructuration et d'intégration, réseau et tarifaire, des systèmes autobus et tramway à Casablanca et Rabat
 - Développement des infrastructures facilitant la multimodalité : pôles d'échanges et Parc Relais où convergent les différents modes de transports (bus, train, car interurbain, ...)

4- Menaces et Contraintes à Relever

- ❑ **Difficultés des opérateurs publics et privés en raison de la nature sociale du service public**
 - Séparation de l'investissement et de l'exploitation (contrats à prix forfaitaires) : sociétés de patrimoine et sociétés d'exploitation
 - Nécessité de mise en place d'une subvention d'équilibre pour assurer la continuité du service public

- ❑ **Absence de mécanismes de financement durable pour le financement des infrastructures**
 - Nécessité d'amélioration des ressources locales et de l'accompagnement de l'Etat

Merci pour votre attention