

4^{ème} édition du Colloque International de Logistique Urbaine
Le 16 Octobre 2014 Université de Nantes – France

Communication sous le thème :

« Les plans de déplacements urbains – Le cas des agglomérations marocaines »

Réalisé par :

- *Imane MOUFAD*
- *Jabir ARIF*

Sous la direction de

- :
- *Mr. Fouad JAWAB*

Lab. Productique Energétique et Développement Durable (LPE2D)
EST - Université Sidi Mohammed Ben Abdellah – Fès

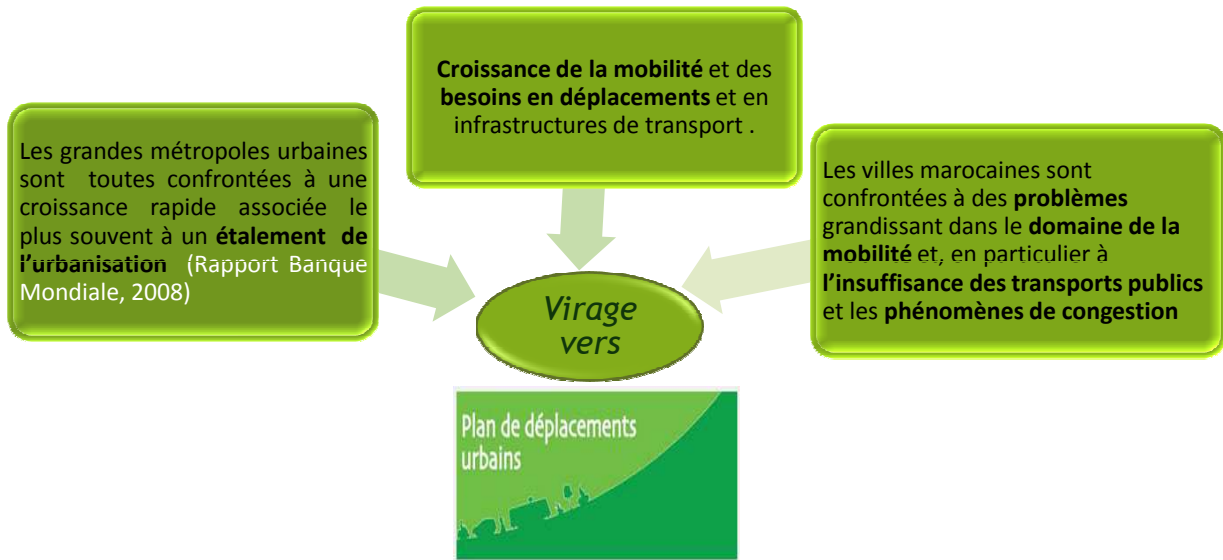


PLAN

- ▶ Introduction
- ▶ Les Plans de Déplacement Urbains : présentation générale
- ▶ Problématique des déplacements urbains au Maroc
- ▶ Stratégie Nationale sur les déplacements urbains au Maroc
- ▶ PDU : Expérience marocaine
- ▶ Conclusion



Introduction



1. Introduction

2. Plan de Déplacements Urbains : cadre général

3. Problématique des déplacements urbains au Maroc

4. Stratégie Nationale sur les déplacements urbains

5. PDU : expérience marocaine

6. Conclusion

3

Le Plan de Déplacements Urbains : cadre général

P.D.U.
ça veut dire quoi ?
C'est
Le Plan de Déplacements Urbains

- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) peut être défini comme étant: « un document de planification qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et qui vise à assurer l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ». (CERTU, 2007)
- Au niveau européen, ce document peut prendre plusieurs appellations : le PDU français, le Local Transport Plan britannique et le Plan Urbain de la Mobilité Italien.
- Au-delà de l'Europe, de grands pays émergents ont depuis quelques années mis en place des outils de planification des déplacements urbains tel que le Brésil dans sa loi d'avril 2012 sur la mobilité urbaine, et l'Inde dans sa loi nationale de 2006 sur le transport urbain.

1. Introduction

2. Plan de Déplacements Urbains : cadre général

3. Problématique des déplacements urbains au Maroc

4. Stratégie Nationale sur les déplacements urbains

5. PDU : expérience marocaine

6. Conclusion

4

Approche comparative des Plans de Déplacements Urbains

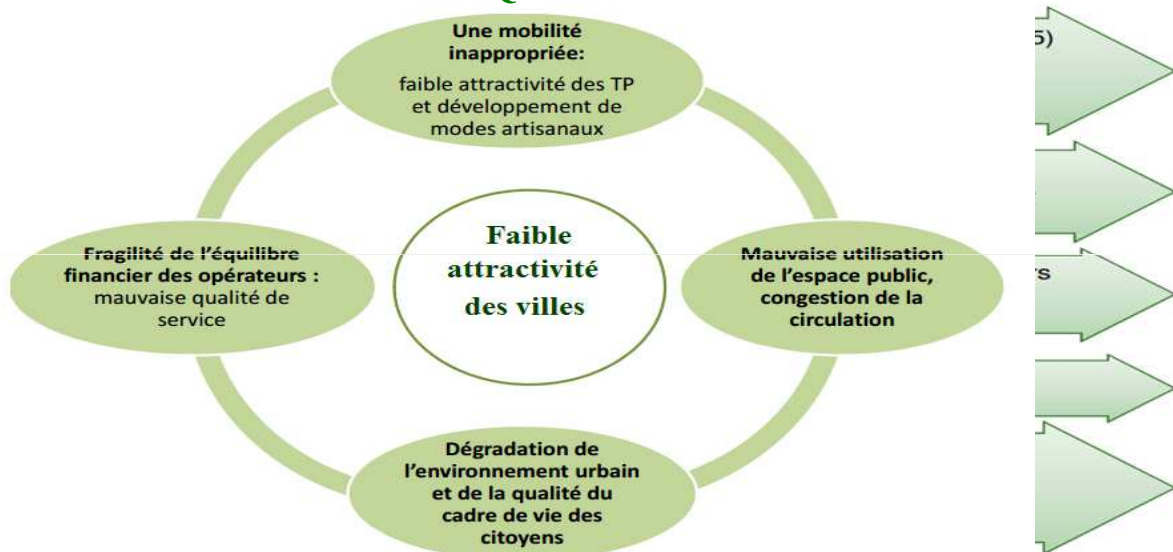
Critère de comparaison	Canada	Grande Bretagne	France	Italie
Nom du document	Plan de Déplacement Durable	Local Transport Plan	Plan de Déplacements Urbains (PDU)	Piani Urbani di Mobilita Plan Urbain de la Mobilité (PUM)
Définition	C'est l'un des grands instruments de planification urbaine qui contribue à l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement dans ses objectifs de structuration du territoire reposant sur les grands principes du nouvel urbanisme, la réduction des déplacements en automobile et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.	Plan qui fournit l'autoroute et la circulation de transport pour améliorer les lieux de voyages attracteurs ainsi qu'une gamme de gestion de la demande et les mesures de transport public pour subvenir à une utilisation équilibrée de l'espace routier et l'intégration de transport en commun et les modes de développement appropriés	Document définissant la stratégie du territoire en matière de déplacements et décrit les principes et l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, avec un objectif d'usage équilibré de promotion des modes moins polluants et économes en énergie	Un plan structurel et stratégique, qui identifie les problèmes de déplacements et les contradictions avec la vision durable de la mobilité, en assurant des niveaux élevés d'accessibilité.
Obligation	Agglomérations de plus de 100 000 habitants	Pas d'obligation, mais recommandé aux municipalités de plus de 50 000 habitants	Agglomérations de plus de 100 000 habitants	Obligation pour les villes de plus de 200 000 habitants
Zone d'application	Territoire des terrains urbains	Communauté local	Périmètre de transports urbains (PTU)	«Zone de trafic» : définition tirée du Plan Urbain de Trafic (PUT) définie en fonction des déplacements domicile/travail
Horizon de planification	Plan d'action de 5 à 10 ans	Cinq ans couvrant à la fois la stratégie et la mise en œuvre	Plan d'action de 5 à 10 ans Evaluation après 3 ans	Prévu sur une période d'au moins dix ans et les plans sectoriels trois ans
Cadre réglementaire	Absence de normes réglementaires et de recommandations techniques pour l'élaboration de ces plans.	Loi de Transport 2000 Loi sur les transports locaux 2008	1982 LOTI ; 1996 LAURE 2000 Loi SRU; 2005 Loi handicap 2010 Grenelle II ; 2010 Code des transports	2000 Loi pour la simplification des procédés administratifs prévoit l'outil PUM
Acteurs	Administration centrale (SITE) Commission de la sécurité urbaine et de la circulation (CSUC) Commission d'aménagement urbain et du développement durable Acteurs consultés : Enquête publique	Elaboré par l'autorité de planification locale Comité de conseil : autorité de transport de passagers Conseil London Borough Acteurs consultés : Enquête publique	Elaborés par l'Autorité organisatrice des transports publics urbains (AOTU) Acteurs associés : (comité de pilotage+comité technique) Acteurs consultés : Concertation obligatoire Enquête publique	La responsabilité de développer un PUM est du ressort de la plus grande ville parmi les groupes de villes concernées, qui est également obligée de consulter le public, de la ville et / ou des autres villes dans la même zone.

5

1.Introduction 2. Plan de Déplacements Urbains : cadre général 3. Problématique des déplacements urbains au Maroc 4. Stratégie Nationale des déplacements urbains 5. PDU : expérience marocaine 6.Conclusion

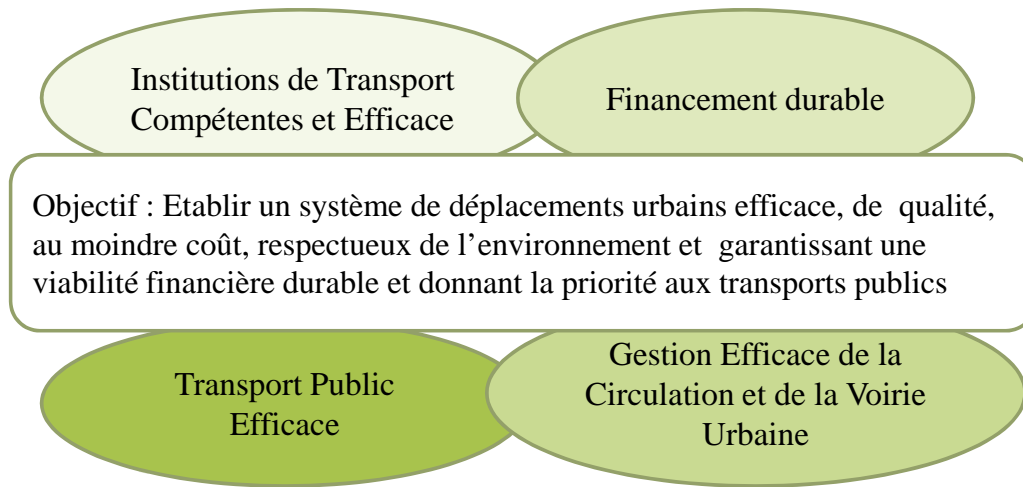
Problématique des déplacements urbains au Maroc

CONSTATS (D'ALALI, 2009)



1.Introduction 2. Plan de Déplacements Urbains : cadre général 3. Problématique des déplacements urbains au Maroc 4.Stratégie Nationale des déplacements urbains 5. PDU : expérience marocaine 6.Conclusion 6

Stratégie Nationale sur les déplacements urbains : Objectifs



Stratégie Nationale sur les déplacements urbains : Mesures

- **Mesures à court et moyen terme :**

- ✓ Renforcement du cadre institutionnel, juridique et réglementaire à travers le Projet de loi d'orientation sur les déplacements urbains visant à définir les périmètres de déplacements urbains et élaborer des PDU dans les périmètres des déplacements urbains des grandes agglomérations (Casa, Rabat, Tanger,...)
 - ✓ Renforcement des capacités de la Direction Générale des Collectivités Locales à travers la création d'une structure « déplacements urbains » qui assure le suivi et l'appui aux communes urbaines en matière des déplacements urbains.
 - ✓ Incitation des communes urbaines à se doter de Plans de Déplacements Urbains
 - ✓ Mise en œuvre des mécanismes de financement :
 - ✓ Développement d'un cadre conventionnel. Création des Autorités d'Organisation des Déplacements urbains (AOD) dans les grandes métropoles (Rabat, Casablanca) pour assurer une politique de déplacements urbains cohérente et intégrée.
 - ✓ Appui financier aux études PDU: 100 MDH
 - ✓ Intégration des projets TCSP : Rabat-Salé (3 900 MDH) et Casablanca (6 400 MDH)
- (TCSP : Transport en Commun en Site Propre)

Les Plans de déplacements urbains : Expérience marocaine

• PDU du Grand Casablanca : outil stratégique de planification

- Etude PDU à partir de 2004 avec un montant de 3,25 milliards de Dh (Ch. SIMON, 2012).
- Les principales préconisations de ce plan sont les suivantes:
 - L'amélioration des conditions de déplacement ;
 - La réorganisation d'un ensemble d'axes routiers et de pénétrantes ;
 - La réalisation de nouveaux axes et de nouvelles routes ;
 - La modernisation des systèmes verticaux et horizontaux de signalisation
 - L'informatisation du système de circulation : camera de surveillance, feu de signalisation...

Les Plans de déplacements urbains : Expérience marocaine

• PDU du Grand Casablanca : mesure sur le moyen et long terme

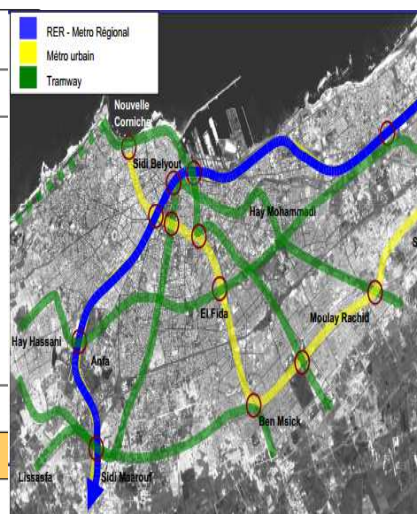
- ✓ Nécessité de mettre en place un transport de masse et restructurer le réseau des TC pour répondre à une forte demande potentielle et désengorger la circulation par le transfert d'usagers d'autres modes vers les TC.
- ✓ Un scénario volontariste favorisant les TC a été adopté:

Mode de déplacement	Usage 2004 (%)	Tendancier 2019	Volontariste 2019
Voiture	14,5	21	18,5
Transports en commun	13	11	21
Taxis de 1ère Catégorie	10,3	10	6,8
Taxis Urbains	5,2	5	3,2
2-Roues	4	3	2,5
Marche	53	50	48

• **PDU du Grand Casablanca : mesure sur le moyen et long terme**

✓ Préconisation d'un réseau prioritaire (Horizon 2015) (Horizon 2030) :

	longueur infrastructure (km)	Investissements (Milliards de Dh)
Méto	21	18,1
Tramway Sidi Moumen – Centre – Lissasfa (22 km) Hay Hassani – Sidi Bernoussi (27km) Sidi Othmane – Centre – El Hank (14 km) Hay Hassani - Sbata (13km)	76	17,6
RER	63	11
TOTAL	160 km	46,7 MM Dh



• **PDU de l'agglomérations Rabat-Salé -Témara :**

- Etude PDU lancée à partir de 2006 et cofinancée par un don espagnol d'un million d'euros (A. SKIR et al, 2008).
- La gestion du service du transport collectif est assurée par le groupement d'agglomération ALASSIMA qui supervise la mise en place d'un système de transport urbain intégré Tram-Bus au niveau de l'agglomération.

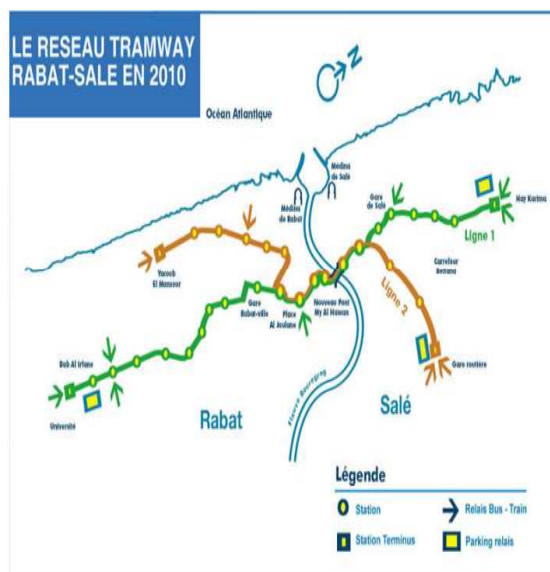
Les principales préconisations de ce plan sont les suivantes:

- Renforcer le rôle du transport collectif;
- Améliorer les liaisons entre communes ;
- Assurer un meilleur partage de la voirie et d'optimiser la circulation ;
- Préconiser une forte articulation urbanisme/transport à travers des corridors de transport en commun

PDU de l'agglomérations Rabat-Salé -Témara :

Deux faits majeurs ont été réalisés:

- **BUS** : Projet de la gestion déléguée du réseau Bus de l'agglomération de Rabat-Salé-Témara.
- **Transport de masse** : Projet du Tramway de l'agglomération de Rabat-Salé:
 - Un réseau sur 19,5 Km (02 lignes) : 2 stations pour la ligne 1 et 14 stations pour la ligne 2
 - 180.000 voyageur / jour
 - Coût: 3 900 MDH
 - Démarrage des travaux: 2007;
 - Mise en service: Fin 2010

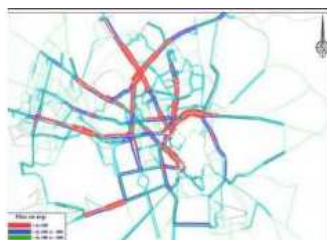


• PDU Marrakech :

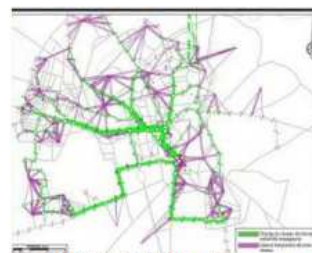
- Etude PDU initié en 2008 et réalisée par le groupement TRANSITEC et TEAM MAROC
- Au regard de la problématique des déplacements typiques de Marrakech, le plan constitue un modèle de déplacement multimodal (transport collectif et individuel) et multi classe pour le mode individuel a été élaboré pour accompagner la démarche d'étude et aider les analyses, les réflexions et les choix. Il a été conçu avec le logiciel DAVIS de l'INRETS (M .ACHRAFF, 2009)



Modèle TI Classe de route



Modèle TI Flux par Classe VP



Modèle TC Flux de voyageurs

• PDU Marrakech :

- L'étude du PDU est lancée lors de la rencontre sur «l'organisation du transport urbain pari pour une ville durable», en Mars 2014 par les responsables communaux de techniciens locaux de la ville, de services divers et des techniciens de la Wilaya. Ainsi qu'une validation politique lors de Comité de Pilotage qui était présidé par le Wali représentant du roi, il comportait aussi les élus locaux et les représentants des administrations et de l'économie.
- Le projet sera réalisé en partenariat entre le ministère de l'Intérieur et la commune urbaine avec un enveloppe budgétaire estimée à 10 millions de DH.
- Le scénario retenu permettait d'incrémenter la part modale des TC et de protéger de la voiture des espaces emblématiques comme la Koutoubia, la Médina et le quartier de Guéliz
- En plus, l'idée d'un bus à haut niveau de service (BHNS) est toujours à l'étude, (A.SOUDOU, 2012). L'opération est menée grâce au crédit contracté par la ville auprès du Fonds d'équipement communal (FEC) à hauteur de 360 millions de DH.

15

Enjeux des plans de déplacements urbains

A l'échelle des agglomérations marocaines, les enjeux se traduisent en termes d'objectifs spécifiques :

- Renforcement et restructuration des transports collectifs
- Réduction de la consommation énergétique (technologie propre et reports de trafic des voitures particulières sur les transports en commun)
- Amélioration de la sécurité routière
- Meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite et meilleure accessibilité aux activités commerciales grâce à l'utilisation du Tramway
- Mise en valeur du patrimoine architectural de la ville et un renforcement de son accessibilité
- Développement du transport multimodal (création de pôles d'échanges multimodaux)
- Diminution de la pollution atmosphérique

16

Conclusion

Présenter la place des PDU dans la gestion de la mobilité dans certaines villes du Maroc.

L'adoption et la mise en œuvre de ce précieux outil de la gestion et l'amélioration de la mobilité de la qualité de la vie n'est qu'à ses débuts au Maroc.

Les perspectives sont prometteuse à tous les niveaux.



MERCI POUR VOTRE
ATTENTION

Discussion