



Rencontre Nationale thématique pour le  
lancement du programme  
« MobiliseYourCity » (MYC)  
« Les Collectivités Territoriales s'engagent  
dans une politique de mobilité urbaine  
durable »

*Le 27 octobre 2016 -Rabat*

Rédacteurs : Julien Allaire CODATU / Antoine Chèvre AFD

Relecture : Maël Martinie

# SOMMAIRE

I. Objectifs de la rencontre .....	3
II. MobiliseYourCity .....	3
III. Rapide état des lieux des enjeux autour de la mobilité urbaine au Maroc.....	4
1. Des engagements pris par le Maroc à la COP21 pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre.....	4
2. Un regard rétrospectif sur la décennie 2005-2015.....	4
a. Le « boum » des problématiques de mobilité urbaine .....	4
b. Une dégradation tendancielle des réseaux de bus : une spirale négative .....	5
c. La mise en place d'une stratégie volontariste de l'Etat et des grandes villes marocaines en faveur des transports en commun.....	6
d. Les réalisations en faveur des transports en commun.....	7
e. Les pistes d'évolutions à venir.....	9
IV. Bilan de 10 ans de Plan de Déplacements Urbains au Maroc – pièce maîtresse des politiques locales de mobilité .....	10
1. Historique et exemples de PDU .....	10
a. Historique des PDU dans les agglomérations marocaines .....	12
b. Articulation Urbanisme Transport – PDU et SDAU : .....	13
2. Analyse Critique des PDU marocains.....	15
a. Les points forts des démarches PDU (Strengths).....	15
b. Les points faibles des démarches PDU (Weaknesses) .....	20
c. Les opportunités offertes par les PDU (Opportunities).....	23
d. Les menaces à éviter (Threats).....	25
3. Bilan.....	25
V. ENJEUX IDENTIFIÉS POUR RENFORCER LA POLITIQUE NATIONALE AU PROFIT DES PDU.....	26
VI. ANNEXES .....	29
1. Programme de la journée.....	29
2. Analyse de quelques PDU emblématiques.....	31
a. Le Plan de Déplacements Urbains de Casablanca : tirer des enseignements dans la perspective d'une actualisation .....	31
b. Le Plan de Déplacements Urbains de Marrakech : un plan d'actions en cours de réalisation. ....	34
c. Le Plan de déplacements urbains du Grand Agadir (2016-2022).....	36
d. Le PDU de Oujda : une démarche participative.....	38

# GLOSSAIRE

AAVB	Agence d'Aménagement de la Vallée du Bouregreg
AFD	Agence Française de Développement
AODU	Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et le climat
CODATU	Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transport Urbains et Périurbains
CUC	Commune Urbaine de Casablanca
ECI	Etablissement de coopération intercommunale
FART	Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport
FFEM	Fond Français pour l'Environnement Mondial
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GES	Gaz à Effet de Serre
IDH	Indice Développement Humain
LPL	Ligne de Précaution et de Liquidité
INDC	Intended nationally determined contribution
MAD	Dirham Marocain
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MININT	Ministère de l'Intérieur
MYC	MobiliseYourCity
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PIB	Produit Intérieur Brut
RPE	Réserve Pays Emergent
RSE	Responsabilité Sociale et Environnementale
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
SDL	Société de Développement Local
STRS	Société du Tramway de Rabat Salé
USD	United State Dollar
VSB	Ville Sans Bidonville

## I. Objectifs de la rencontre

L'objectif de la rencontre, inscrite dans le processus de l'initiative MYC comme « MobiliseDays », était de faire un état des lieux de 10 ans de politique nationale en faveur des transports en commun dans les villes marocaines mise en perspective des retours d'expérience des villes marocaines.

Ce socle commun partagé servira de base de travail dans l'élaboration de la déclinaison de l'initiative MYC au niveau national dans le cadre d'une politique nationale pour la mobilité urbaine (National Urban Mobility Policy – NUMP).

## II. MobiliseYourCity

MobiliseYourCity est une initiative multi-partenariale qui rassemble l'AFD, le CEREMA, l'ADEME, la GIZ et CODATU, avec le soutien financier des gouvernements français, allemand et de la Commission Européenne. Ce programme vise, d'ici 2020, à accompagner 100 villes dans 20 pays en développement ou en transition dans leur démarche de planification de la mobilité urbaine soutenable. L'initiative a été lancée en décembre 2015 lors de la COP21.

Elle se décline au niveau local auprès des villes et à l'échelon national en accompagnant les autorités en charge de la mobilité urbaine respectivement dans l'élaboration des Plans de Déplacement Urbain Soutenables<sup>1</sup> et d'une Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine<sup>2</sup>

L'objectif est de ces politiques est d'améliorer la mobilité urbaine dans les villes marocaines – notamment réduire la congestion, la pollution de l'air, la mortalité routière et les émissions de CO2 liées au transport urbain - pour les rendre plus agréables à vivre, plus inclusives et compétitives économiquement.

L'initiative MobiliseYourCity est donc un catalyseur de l'action qui doit permettre aux villes marocaines d'améliorer la mobilité urbaine tout en proposant des solutions bas-carbone. Dans une démarche pragmatique, l'approche privilégiée par l'initiative est d'ajuster l'accompagnement proposé aux villes/pays bénéficiaires en fonction de leur état d'avancement et de leur niveau de maturité.

Dans le cas spécifique du Maroc, la maturité importante en termes de stratégie nationale comme de développement de la planification des transports urbains dans les villes amènent à intervenir dans une logique d'addition aux politiques publiques existantes pour la prise en compte de dimensions peu ou pas traitées actuellement comme la dimension climat.

---

<sup>1</sup> En anglais Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

<sup>2</sup> En anglais National Urban Mobility Plan (NUMP)

### III. Rapide état des lieux des enjeux autour de la mobilité urbaine au Maroc

#### 1. Des engagements pris par le Maroc à la COP21 pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre

Dans le cadre de la préparation de la COP21, le Maroc s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 32 % en 2030 par rapport aux émissions projetées pour la même année selon un scénario « au fil de l'eau ». Cet engagement est conditionné au soutien d'un appui financier international de l'ordre de 45 milliards \$US sans lequel l'engagement est limité à une baisse de 13 %.

Le transport doit participer à hauteur de 23% à cet objectif et apparaît donc en deuxième position pour la maîtrise des émissions liées aux consommations d'énergie. En effet, le secteur des transports est celui qui a connu la plus forte augmentation depuis 1990.

#### Figure n°1 : Emissions de CO2 liées à la consommation d'énergie (1990 – 2013)

Malgré les difficultés méthodologiques, on estime que la mobilité urbaine représente environ 40 % des émissions du secteur des transports, ce qui justifie une politique spécifique.

#### 2. Un regard rétrospectif sur la décennie 2005-2015

L'objectif ambitieux de réduction des émissions de GES s'appuie une décennie d'évolution rapide du contexte de la mobilité dans les villes marocaines, aussi bien au niveau du cadre réglementaire et juridique, que du financement et de la mise en œuvre de systèmes de transports structurants en priorité dans les plus grandes villes marocaines.

##### a. Le « boum » des problématiques de mobilité urbaine

- **Une croissance démographique des villes soutenues alimentée par le solde démographique naturel et l'exode rural**

Données Banque mondiale  
Au cours de la décennie 2005-2015, les villes marocaines ont accueilli 4,1 millions d'habitants supplémentaires dont 1,5 million dans les six plus grandes villes du Pays (Casablanca, Rabat-Salé, Fès, Marrakech, Tanger, Agadir). Pendant la décennie 2015-2025, le rythme de croissance de la population urbaine va diminuer quelque peu (pour passer de 2,2 % à 1,8 %) tout en restant à un rythme soutenu et il est attendu environ autant de nouveaux urbains supplémentaires en valeur absolue.

- **Une croissance économique qui entraîne une augmentation du taux de motorisation, notamment du parc de voitures individuelles**

La croissance économique soutenue au cours de cette période (toujours supérieure à 2% par an) se traduit par une augmentation du nombre de déplacements par individu et des kilomètres parcourus, notamment des déplacements contraints, mais aussi du simple fait de l'augmentation du nombre d'interactions et d'opportunités générées. Cette croissance de la richesse des ménages entraîne une hausse du taux de motorisation qui, combinée avec la croissance démographique et un étalement urbain pas toujours maîtrisé, place les villes marocaines sur une tendance risquée : hausse de la congestion, dégradation des conditions de sécurité routière et hausse de la pollution de l'air. Tandis que 50 % des déplacements se font à pied, 19 % par bus, 15 % par taxi, et

seulement 16 % en voiture individuelle<sup>3</sup>, les conditions de déplacement deviennent de plus en plus difficiles : l'usage de la marche et du vélo est souvent malaisé, voire dangereux ; les services de transport collectif ne permettent pas de répondre aux besoins des populations et le transport artisanal ne permet pas de compléter efficacement le transport collectif.

Cette dynamique a plusieurs effets dommageables résumés ci-dessous :

- Difficulté des conditions de déplacements et coût du transport en hausse<sup>4</sup> qui impacte fortement le budget des ménages, réduisant ainsi la capacité de déplacement donc l'accès à l'emploi, l'éducation et les services, notamment pour les populations les plus vulnérables
- Dégradation du cadre de vie en milieu urbain, de la convivialité des espaces publics et de la qualité de vie au sein des villes marocaines avec augmentation de la pollution locale
- Participation au réchauffement global avec des émissions de GES.

### **b. Une dégradation tendancielle des réseaux de bus : une spirale négative**

Au cours des années 90 et au début des années 2000, du fait de la concurrence des autres modes de transport (notamment de la voiture individuelle) et des conditions d'exploitation fortement dégradées en heure de pointe, les réseaux de transports publics (bus) ont perdu des parts modales et donc des revenus, mettant à mal leur équilibre financier. Au début des années 2000, les réseaux de bus sont ainsi très peu développés par rapport à d'autres pays émergents et leur offre ne cesse de se réduire. Avec un ratio de 1 bus pour 3 000 habitants en 1990 et 1 bus pour 4 000 habitants en moyenne dans les années 2000, le Maroc affiche un taux bien inférieur à d'autres agglomérations du Moyen-Orient ou d'Amérique latine.

Face à l'insuffisance tant qualitative que quantitative de l'offre en transports collectifs (réseaux de bus), les grands taxis théoriquement cantonnés aux déplacements interurbains prennent une part croissante dans l'offre de déplacement en milieu urbain. Une offre de taxis clandestins est par ailleurs apparue.

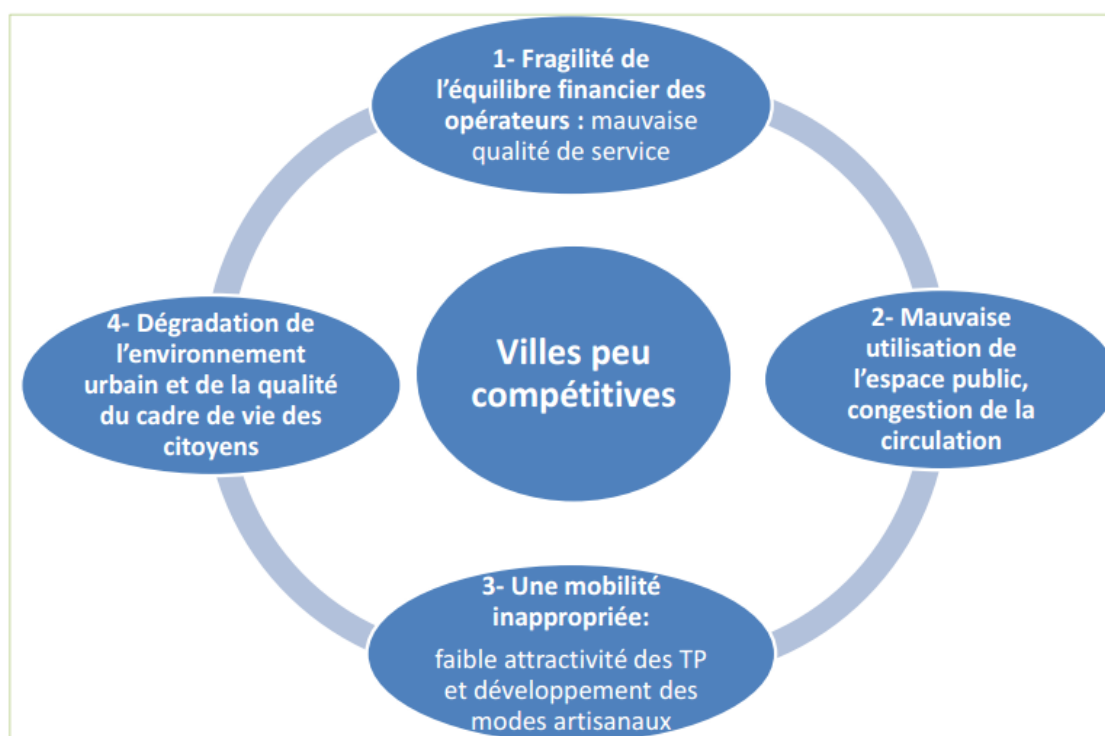
## **Figure n°2 :**

---

<sup>3</sup> Chiffres 2012, selon Ministère de l'intérieur

<sup>4</sup> Indicateur agrégé cout du déplacement et temps de trajet

## 2 - Faiblesse du Cadre Institutionnel et des Sources de Financement



Source – DGCL - 2015

### c. La mise en place d'une stratégie volontariste de l'Etat et des grandes villes marocaines en faveur des transports en commun

Pour réagir à la situation, le Ministère de l'Intérieur et les villes marocaines ont développé une action volontariste en faveur du développement des transports en commun dont les principales étapes sont présentées ci-dessous :

- **Modification du cadre de gestion des réseaux de transports en commun : loi n° 54.05 de 2006 relative à la gestion déléguée des services publics**

Face au constat du déclin des régies de bus, les pouvoirs publics marocains ont privilégié la mise en place de concessions avec une logique de délégation de service public auprès d'exploitants privés en remplacement d'un système de régie directe. L'exemple de Casablanca, qui a lancé en 2003 un appel d'offres international pour la gestion de son réseau de bus, a été généralisé en 2006 via la loi 54.05 relative à la gestion déléguée des services publics.

La mise en œuvre des contrats de délégation de service public aux risques et périls des opérateurs privés permis de redévelopper la flotte de bus dans les villes concernées mais n'a pas empêché dans les grandes villes une spirale négative de dégradation des conditions d'exploitation et par extension de la viabilité économique du secteur. Les villes secondaires ont par contre réussi jusqu'à aujourd'hui à trouver un équilibre avec une bonne performance économique des opérateurs privés avec cependant des marges de progrès dans la gestion de la délégation de service publique (cf encadré ci-dessous).

#### Encadré n°1 : Rapport de la Cour des Comptes sur la gestion des services publics

La Cour des Comptes du Maroc a publié en 2014 un rapport sur la gestion des services publics

locaux au Maroc<sup>5</sup> en considérant notamment le transport urbain. Elle fait un diagnostic très clair de la situation et mentionne notamment :

- a) L'impréparation des Communes qui délèguent parfois le service sans délibération du Conseil communal, sans études préalables, sans recours à une quelconque expertise pour pallier les insuffisances en ressources humaines locales, et sans définition contractuelle précise des obligations du délégataire ;
- b) Le fait que les conventions ne définissent pas de manière précise les obligations du concessionnaire, notamment en matière de tarification, de qualité de service, de normes de confort, d'environnement et de sécurité.
- c) L'absence de pouvoirs de contrôle et d'information et l'insuffisance de matériel et de ressources humaines dédiées. Il n'existe pas de système d'information entre le délégataire et le délégant permettant de générer au profit du délégant des informations exhaustives en termes de volume d'activité et de performance ou de suivi technique des véhicules, ce qui entraîne un manque de contrôle de la qualité de service ;
- d) Sur le plan opérationnel, de nombreuses entraves rendent difficile la prestation d'un service de qualité au profit du citoyen : mauvaise qualité de la chaussée, peu d'espace dédiée sur la voie publique, mauvaise gestion du stationnement le long des lignes de bus, etc.

- **Mise en place d'une stratégie nationale en 2006-2008**

Après avoir lancé une étude du schéma directeur de transport et de circulation de la ville de Tanger en 2002 puis en 2004 l'étude du Plan de Déplacements Urbains du Grand Casablanca, le Ministère de l'intérieur a mis en place en 2006 une stratégie nationale avec le soutien de la Banque Mondiale.

L'objectif de la Stratégie Nationale des Déplacements Urbains est d'établir un système de déplacements urbains efficace, de qualité, à un coût raisonnable, respectueux de l'environnement et garantissant une viabilité financière durable, avec priorité au transport en commun<sup>6</sup>. Elle se décline selon les axes suivants :

**1- La planification des déplacements urbains** dont les Plans de Déplacements Urbains sont le document opérationnel

**2- Le renforcement du cadre institutionnel, législatif et réglementaire :** cette dimension impliquait l'instauration d'Autorités Organisatrices des Transports et de périmètres de déplacements urbains dans les grandes agglomérations.

**3- Le renforcement de capacités des collectivités :**

- En matière d'organisation et de gestion du service de transport public
- En matière de gestion de la circulation et de la voirie

**4- La mise en place de mécanismes durables de financement**

**d. Les réalisations en faveur des transports en commun**

Dans les faits, cette stratégie a permis des avancées significatives dont les principaux éléments sont :

- **Le développement de transports collectifs structurants à Rabat et Casablanca**

Dans un premier temps, l'agglomération de Rabat Salé dans le cadre d'un projet de développement urbain plus vaste, a mis en œuvre un réseau de 2 lignes de tramway pour relier les deux rives de la vallée du Bouregreg entre Rabat et Salé (inauguration 2011). A la suite,

---

<sup>5</sup> <http://www.courdescomptes.ma/fr/Page-27/publications/rapport-thematique/rapport-sur-la-gestion-delequee-des-services-publics-locaux/2-82/>

<sup>6</sup> Source <http://www.pncl.gov.ma/fr/grandchantiers/Pages/.aspx>



Casablanca a mis en service en 2012 sa première ligne de tramway. Cette dynamique se poursuit actuellement avec la ligne 2 du tramway de Casablanca en cours de réalisation, les lignes 3 et 4 en préparation et l'extension en cours de la ligne 2 du tramway de Rabat.

**Figure n°3: les tramways de Rabat-Salé et de Casablanca**



Ces deux projets emblématiques représentent un succès en termes de pilotage de projet, de fréquentation et d'impacts urbain. Ils ont également permis de tirer des enseignements pour faire émerger un modèle juridique et financier stable.

- **Structuration institutionnelle en matière de gouvernance et financement des projets structurants de transports**

Les deux premiers projets de tramway ont montré, à l'instar de la plupart des projets de transports en commun dans le monde, qu'il n'était pas envisageable de financer via les recettes voyageurs l'amortissement de l'investissement initial et les coûts d'exploitation. Seul le réseau de tramway de Rabat arrive à atteindre le « petit équilibre » (ie les recettes couvrent les charges d'exploitation hors service de la dette).

Face à ces défis, les ministères de l'Intérieur (MININT) et des Finances (MEF) ont défini en 2014 un schéma de gouvernance et de financement du secteur dont la pierre angulaire est un outil de financement dédié au financement du secteur des transports urbains. Cet outil, le Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport urbain et interurbain (FART), est un compte d'affectation spéciale, créé par décret du 31 décembre 2006 portant promulgation de la loi de finances pour 2007, modifié et complété par la loi de finances 2014, qui établit un système de subventionnement du secteur des transports urbains.

Avec ce fonds, l'Etat a (i) défini un schéma institutionnel cible de portage des projets, composé de pôles d'expertise à l'échelon local, et (ii) s'engage à financer les investissements des transports en commun, selon les modalités suivantes :

**(i) Schéma de gouvernance**

**Figure n°4 : Schéma de gouvernance**

Source : Ministère de l'Intérieur

Les communes porteuses d'un projet de transport et souhaitant bénéficier d'un appui du FART doivent avoir : (i) constitué un groupement d'agglomération (désormais appelés Etablissement de Coopération Intercommunale), (ii) créé une Société de Développement Local (SDL) transports/mobilité, (iii) élaboré un Plan de Déplacement Urbain.

Les Sociétés de Développement Local (SDL) sont des sociétés de patrimoine : (i) dont l'objet est limité aux activités à caractère industriel et commercial et devant relever des compétences des collectivités locales et de leurs groupements, (ii) dont le capital doit être détenu majoritairement par des personnes publiques et à 34% minimum par les collectivités territoriales ou leur groupement , (iii) qui, dans le cas des transports, portent le risque commercial et sont distinctes des sociétés d'exploitation, avec seul risque industriel.

**(ii) Financements dédiés : le FART**

Un Protocole d'accord entre le MININT et le MEF pour 2015-2022 et signé en 2014 indique que le FART sera doté d'une enveloppe globale d'environ 2,7 Mds € pour 2015-2024. Il prend en charge, pour les projets de transports en commun en site propre éligibles :

- les dépenses d'investissement initiales via un apports en fonds propre au capital de la SDL, à hauteur de 66% maximum (les communes devant apporter au minimum 34% du capital), sous la forme d'une augmentation de capital (solution privilégiée, a priori) ou d'une subvention d'investissement différée ;
- la prise en charge du service de la dette (intérêts + capital) sur la durée totale du projet (jusqu'au paiement de la dernière échéance, soit après 2024) ;
- le déficit d'exploitation durant une période maximale de 26 mois (jusqu'à l'atteinte du petit équilibre, c'est-à-dire la couverture des coûts de production du service de transport par les recettes directes).

Ces orientations ne sont pas définitives et pourraient évoluer à l'avenir en fonction des capacités effectives d'abondement du fonds par l'Etat.

**e. Les pistes d'évolutions à venir**

Dans la dynamique positive que connaît le Maroc en matière de gestion de la mobilité urbaine, certains aspects restent à faire évoluer :

- **Fonctionnement du FART** : au-delà des problématiques d'abondement du FART, les critères d'éligibilité et les modalités de saisine du FART ne sont pas encore définis et le traitement des projets se fait au cas par cas.
- **Appropriation de la compétence transport** : la compétence transport est officiellement au niveau des ECI. Cependant ces derniers sont en cours de constitution et ne sont pas opérationnels en termes de compétences techniques et financières. Dans le cas de Casablanca, la compétence transport va être déléguée à CasaTransports avec à sa charge la réalisation du Plan de Déplacement Urbain, le transfert de la gestion du réseau de bus en 2019 en sus de celle du tramway. L'extension de ce modèle n'est pas encore généralisée cependant, ne serait-ce que parce qu'il n'existe pas systématiquement une SDL dans les autres villes.

- **Financement pérenne des déficits d'exploitation** : le FART a vocation à prendre en charge les déficits d'exploitation au moment de la montée en charge des nouveaux systèmes de transports (3 premières années) jusqu'à l'atteinte du petit équilibre. Cependant, il est probable que la plupart des réseaux de transports, a fortiori si ils intègrent les bus, vont connaître un déficit d'exploitation. Les ECI devraient être mis à contribution mais les lignes d'affectation budgétaire ne sont pas définies à ce jour en l'absence de vision aboutie sur les ressources à venir des ECI.
- **Renforcement sur la compétence voirie et gestion de la circulation** : comme dans la plupart des pays du monde, la gestion de la mobilité est divisée entre la gestion des transports en commun (évoquée ci-dessus) et la gestion de la circulation automobile en lien avec la voirie. Une des pistes d'évolution est d'étendre la compétence transport vers une vision plus globale de la mobilité tous modes confondus : transports en commun, modes actifs (piétons, vélos), circulation et stationnement des véhicules particuliers.

**En tout état de cause, le Royaume du Maroc et les agglomérations marocaines ont montré un dynamisme et un pragmatisme dans le secteur de la gestion de la mobilité. A ce titre, les évolutions institutionnelles et réglementaires sont à envisager sous l'angle d'un processus d'amélioration s'appuyant sur les enseignements des différents projets pilotes.** A titre d'exemple, la mise en place d'autorités organisatrices de déplacements sur le modèle français a été abandonnée à la suite de l'expérience avortée de l'Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains (AODU) de Casablanca.

## **IV. Bilan de 10 ans de Plan de Déplacements Urbains au Maroc – pièce maîtresse des politiques locales de mobilité**

Comme évoqué ci-dessus, la dernière décennie a connu des évolutions majeures en matière de mobilité avec une action volontariste tant au niveau national qu'au niveau des agglomérations. Les Plans de Déplacements Urbains ont été le catalyseur de ces politiques.

### **1. Historique et exemples de PDU**

Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification qui définit l'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises dans un territoire donné avec une vision court/moyen terme (10 à 15 ans). Il comprend la définition d'objectifs déclinés en axes prioritaires et puis en une liste d'actions à mettre en œuvre.

A travers une approche multimodale, un PDU a pour objectif de coordonner les investissements et les mesures concernant tous les modes de déplacements (bus, tramway, train, taxi, auto, vélo, marche) portés par différents acteurs afin de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité tout en minimisant les impacts du système de transport sur l'environnement et la santé des populations. Les actions listées dans le PDU guident les élus dans leurs décisions en termes de mobilité et la cohérence entre politiques de transport et aménagement du territoire dans les communes concernées. Elles permettent d'assurer une répartition équilibrée de la voirie entre les différents modes et de favoriser le développement des transports les moins énergivores.

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont les documents de planification de la mobilité urbaine les plus pointus au Maroc. Depuis 15 ans, date de la mise en chantier du premier document stratégique sur la mobilité dans la région de Tanger, le Maroc a vu émerger plusieurs dizaines de démarches comparables, grâce au soutien du Ministère de l'Intérieur.

Généralement dotés d'un budget relativement conséquent, les PDU marocains s'appuient sur la méthodologie définie dans la législation française, avec une approche exhaustive et prospective des déplacements urbains, sans toutefois en reprendre explicitement le niveau d'engagement.

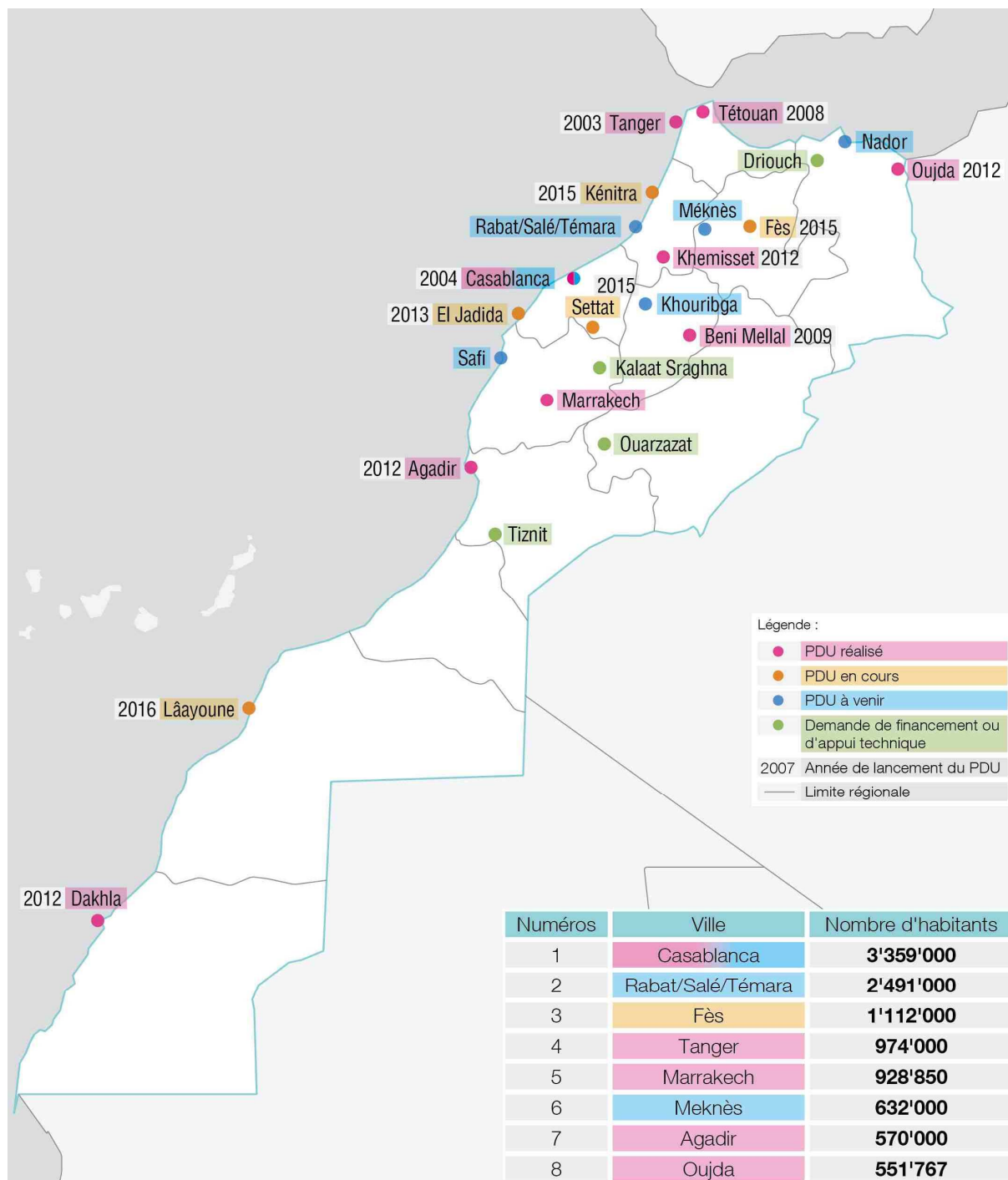
A ce jour, quasiment toutes les métropoles du pays disposent d'un PDU finalisé. Certaines, notamment Casablanca, engagent même leur deuxième démarche PDU, qui devrait débiter en 2017. Alors que la première phase de l'élaboration des PDU au Maroc s'achève et qu'une seconde s'engage, un premier bilan s'impose. Après avoir rappelé le contexte et les conclusions de quelques PDU, il s'agira de dresser un bilan succinct de "15 années de PDU ou équivalent au Maroc" autour d'une brève évaluation des PDU réalisés et en cours. Cette analyse s'articule autour d'une matrice *SWOT*<sup>7</sup>, qui permet à la fois de montrer les points forts et les points faibles des démarches engagées afin de valoriser leur richesse tout en mettant en évidence les axes à privilégier pour en améliorer l'efficacité dans le cadre de la démarche MobiliseYourCity.

---

<sup>7</sup> *SWOT* : « *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* » est traduit en Français par « Forces, Faiblesses, Risques, Opportunités »

a. Historique des PDU dans les agglomérations marocaines

Figure n°5: Carte des agglomérations marocaines en fonction de l'état d'avancement de leur PDU



Source : Transitec

Tout d'abord, des PDU ont été réalisés ou engagés pour la majorité des grandes agglomérations marocaines (voir Figure ci-dessus). Selon le classement des agglomérations marocaines en termes de nombre d'habitants<sup>8</sup>, les plus grandes se sont majoritairement dotées d'une étude PDU

(Casablanca, Tanger, Marrakech, Agadir et Oujda) ou ont une étude PDU en cours (comme Fès).

L'agglomération de Rabat-Salé-Témara, deuxième grande agglomération du pays, n'avait pas - à proprement parler - réalisé une étude PDU. Toutefois, la réalisation du tramway de Rabat-Salé en 2011 était accompagnée par des mesures multimodales d'organisation des déplacements dans les zones d'influence du tramway (hiérarchisation des axes, plans de circulation, aménagement/exploitation des carrefours). Le lancement d'une étude plan de déplacement urbain est prévu à court terme pour une planification des déplacements en bonne et due forme pour les trois communes de l'agglomération.

Des démarches de lancement d'une étude PDU sont également en cours pour l'agglomération de Meknès, ce qui lui permettra de rattraper son retard sur les autres grandes villes.

Ce constat place le Maroc parmi les premiers pays émergents ayant pris une longueur d'avance dans la planification multimodale des déplacements. Cette planification de la mobilité urbaine dans une vision multimodale intégrée s'est développée en trois phases :

- **2003-2006 : Première génération de PDU pour les métropoles à fort enjeux urbains :**

Une première génération de PDU a été lancée entre 2003 et 2006. En 2003, la construction du port Tanger Med et des zones franches ont amené la ville de Tanger à repenser sa politique de déplacement. Elle a démarré une étude du Schéma Directeur de Circulation et de Transport que l'on assimile ici à l'équivalent du premier PDU marocain. La métropole de Casablanca, capitale économique du pays, a lancé son PDU en 2004, porté par la région.

- **2007-2012 : Montée en puissance timide des PDU entre 2007 et 2012 :**

Sur une période de 5 ans, seules trois villes ont réalisé leur PDU. Marrakech, la capitale touristique, Tétouan et Béni Mellal qui ont sollicité l'appui du Ministère de l'intérieur pour disposer d'un tel outil de planification.

- **2012-2016 : Accélération du lancement des PDU marocains :**

A partir de 2012, le nombre d'études PDU engagées a fortement augmenté. De 2012 à aujourd'hui près de 9 villes ont réalisé leur PDU (Agadir, Oujda Dakhla et Khémisset) ou sont en train de le réaliser (El Jadida, Fès, Kénitra, Settat et Laayoune), montrant ainsi une prise de conscience importante par les collectivités territoriales des forts enjeux liés à la mobilité, du fait de l'expansion urbaine rapide que connaît la majorité des villes marocaines. De nombreuses agglomérations devraient prochainement lancer un PDU dans les mois à venir (Rabat-Salé-Témara, Meknès, Khourigba, Safi, Nador). D'autres, de moindre taille, ont sollicité le soutien financier ou technique du Ministère pour amorcer une démarche (Driouch, Ouarzazat, Tiznit, Kalaat Sraghna).

Les exemples de PDU et leurs enseignements sont présentés en annexe.

## **b. Articulation Urbanisme Transport – PDU et SDAU :**

La démarche PDU vise à favoriser l'intégration des politiques de transport et d'urbanisme. En matière de planification territoriale, le Maroc a introduit les Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain (SDAU) depuis les années 1970 dans l'appareil législatif.

Pour étudier la planification de la mobilité dans les agglomérations marocaines, nous avons confronté le déroulement chronologique des Schémas Directeurs d'Aménagement Urbain (SDAU) et des PDU afin d'évaluer le degré d'articulation entre les PDU et les SDAU en termes de planification :

- **Bonne synchronisation entre PDU et SDAU pour une grande majorité des villes,** comme Casablanca, Agadir, Oujda, Beni Mellal et Dakhla, pour lesquelles les études PDU et SDAU ont été menées en parallèle. Pour les villes de Fès, Kénitra et Laayoune, les études de réalisation du SDAU sont en cours en même temps que celles du PDU.

Cette synchronisation entre les PDU et les SDAU ne veut pas dire pour autant qu'il y a eu une

bonne articulation des documents de planification. On peut toutefois imaginer que les personnes en charge de ces deux dynamiques de planification ont eu l'occasion d'échanger au moins informellement.

- **Une désynchronisation des démarches de planification d'urbanisme et de transport**

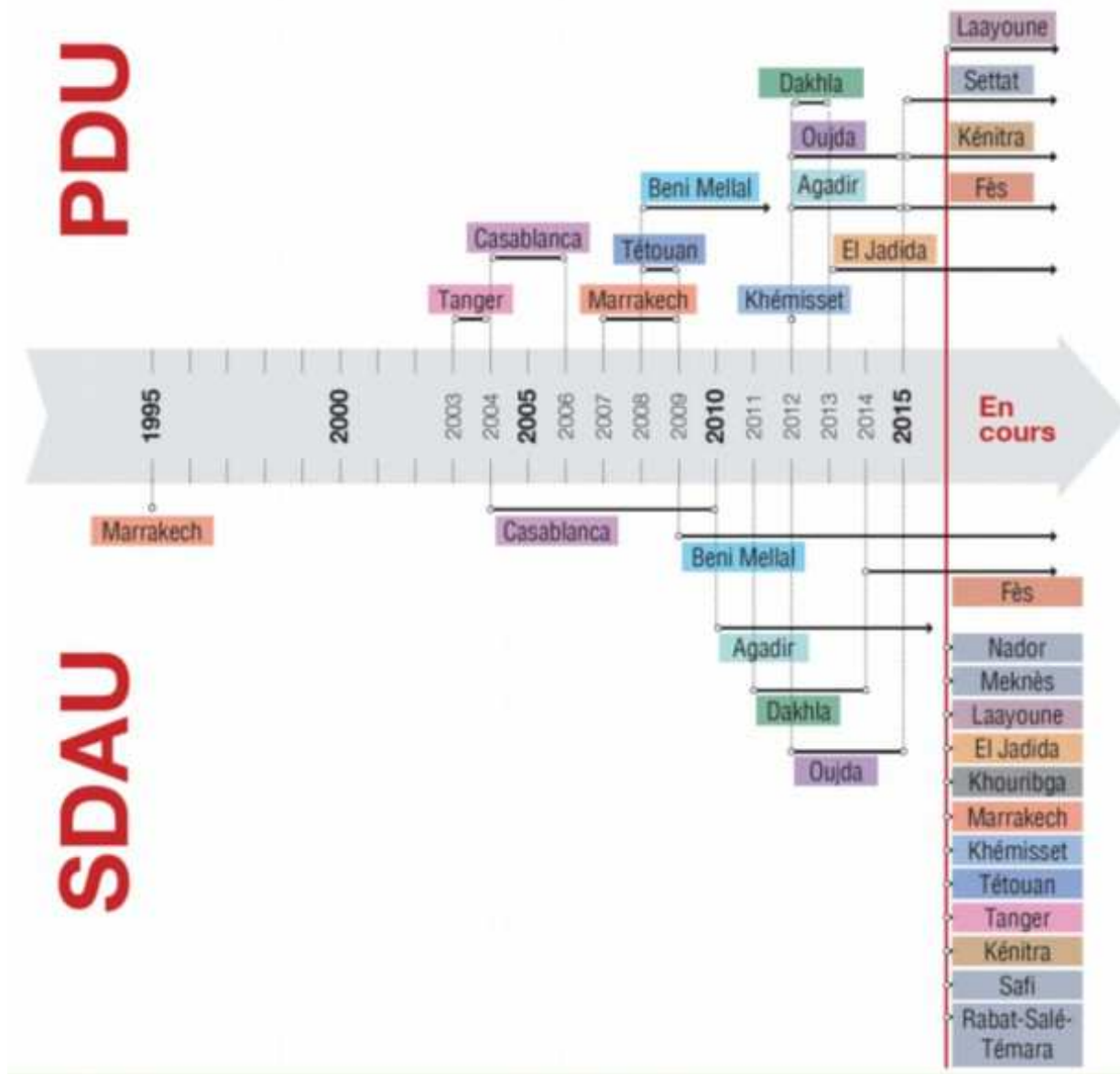
Pour certaines agglomérations (Marrakech, Khémisset, Tétouan et El Jadida), les études PDU ont été finalisées entre 2009 et 2012 alors que des études de SDAU sont en cours de réalisation (lancement en 2016). Pour la ville de Tanger, dont le SDAU est en cours d'étude, il sera important d'entamer la mise à jour du PDU réalisé en 2008 et devenu obsolète à ce jour. Il est à noter que le ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire a lancé cette année la réalisation des SDAU pour les agglomérations de Rabat-Salé-Témara<sup>9</sup>, Meknès, Safi et Khouribga, pour lesquelles la réalisation d'un PDU doit se faire idéalement en parallèle du SDAU pour bien prendre en compte les enjeux liés à l'urbanisme et au transport.

Cette désynchronisation n'est pas nécessairement un problème. Le SDAU fixe les grandes orientations pour une durée de 25 ans. La réalisation d'un PDU après le SDAU peut permettre de bien prendre en compte les conclusions de ce dernier dans les scénarios de mobilité. En revanche, la réalisation d'un SDAU après un PDU peut rendre ce dernier inapproprié si les choix d'urbanisme de long-terme faits dans le SDAU vont à l'encontre des orientations du PDU.

---

9 Le lancement de l'étude de plan de déplacements urbains pour l'agglomération de Rabat-Salé-Témara est en cours. Ainsi l'articulation urbanisme-transport, qui est un enjeu majeur pour cette agglomération, pourra se faire correctement avec le SDAU dont la 1<sup>ère</sup> phase d'étude est en cours.

Figure n°6: Frise temporelle de lancement et d'achèvement des PDU et des SDAU



## 2. Analyse Critique des PDU marocains

Les PDU marocains, pris dans leur ensemble, représentent plusieurs milliers de pages d'analyse et de propositions en matière de mobilité urbaine. S'ils sont différents les uns des autres, ils présentent une richesse collective significative dans la compréhension des phénomènes liés au développement social, urbain et économique du pays sur les métropoles marocaines.

Sans démarche méthodologique affirmée et portée par l'Etat mais grâce à un savoir-faire qui s'est progressivement enrichi, les PDU sont le fruit d'une démarche locale, appuyée et soutenue par la DGCL au niveau du Ministère de l'Intérieur. Il est en ce sens intéressant de remarquer qu'ils forment un ensemble relativement homogène, témoignant d'une prise de conscience collective des enjeux de mobilité urbaine au Maroc.

Les éléments suivants synthétisent les principaux enseignements issus de l'analyse globale des PDU marocains. Les exemples utilisés n'ont ainsi pas pour but de valoriser ou stigmatiser telle ou telle démarche, mais bien d'illustrer concrètement des conclusions générales.

### a. Les points forts des démarches PDU (Strengths)



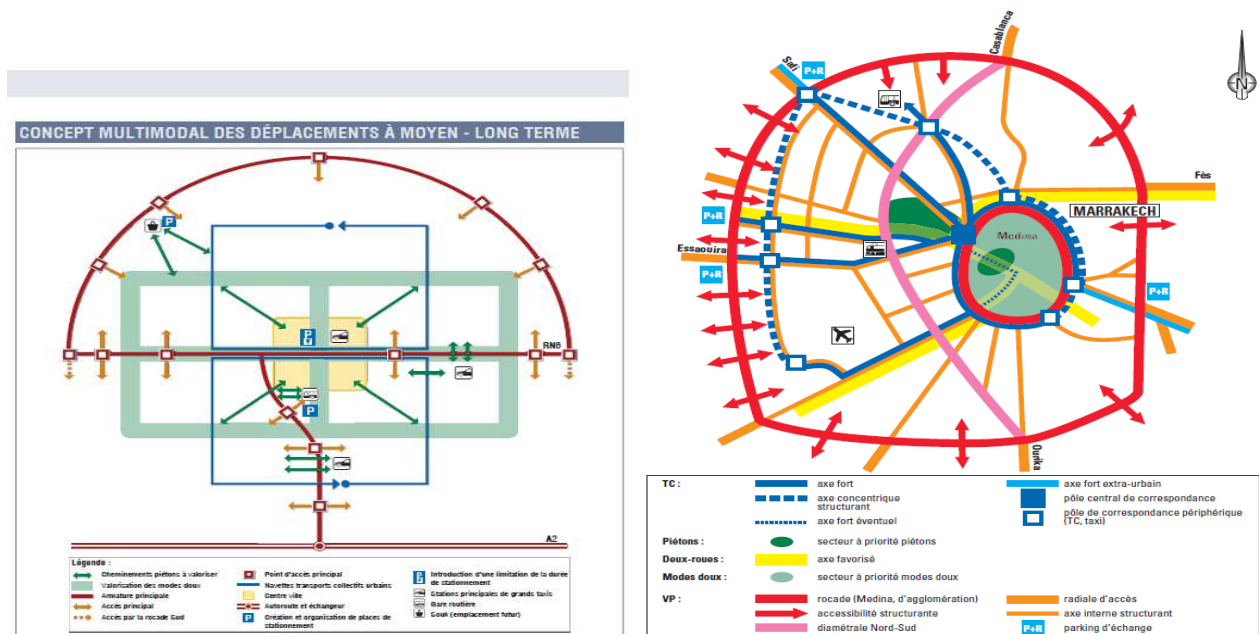
Les PDU marocains ont permis d'asseoir le sujet de la mobilité au Maroc. Ils coïncident avec l'apparition des premières données sur le transport et sont le fruit de l'intelligence marocaine au service des déplacements. Parmi les documents analysés, on relève les points forts suivants :

- **Traitement de la mobilité dans une vision multimodale avec un impact fort sur l'évolution des transports collectifs**

Le point fort le plus significatif des PDU marocains est leur multimodalité. Avant ces démarches, le Maroc, comme de nombreux pays, avait pour habitude de traiter la problématique de la mobilité sous la forme de projets, négligeant leurs effets sur la mobilité en général. Ceci n'était pas choquant tant que la base viaire des métropoles était encore en cours de constitution. Désormais, cette approche monomodale n'a plus de sens. Les PDU ont ainsi permis d'accompagner les projets de tramways par des mesures de circulation adaptées, ont permis de proposer des programmes d'accessibilité alliant les différents modes aux villes nouvelles, etc. Cette démarche multimodale, qui vise à comprendre la mobilité comme un ensemble constitue une force majeure sur laquelle s'appuyer pour le futur.

Cette multimodalité se retrouve dans certains PDU sous la forme de concepts multimodaux, où tous les modes sont concernés dans la desserte des territoires, comme dans les figures ci-dessous qui présentent deux concepts d'organisation des réseaux et du stationnement, qui reposent principalement sur un développement routier (rouge), notamment en périphérie et en rocade, et un renforcement du réseau de transports en commun (bleu), notamment en lien avec des centres urbains apaisés.

**Figures n°7 & n°8- Concept multimodal des déplacements - Marrakech / Khemisset**



Source : PDU de Marrakech et PDU de Khemisset

- **Etablissement de bases de données (premières enquêtes, comptages, etc.)**

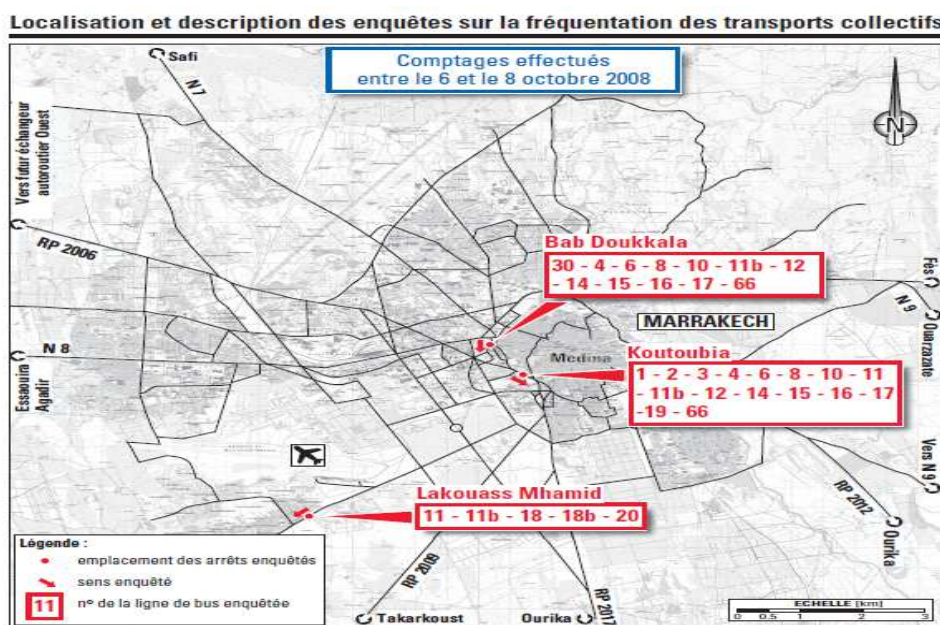
Les PDU ont amené les collectivités locales à rechercher des données de plus en plus pointues pour donner de la matière aux analyses. L'établissement d'une base de données a ainsi été un des premiers chantiers de la démarche PDU, permettant de donner un caractère technique plus affirmé à ces démarches. Grâce à ces données, les PDU sont devenus des démarches d'études spécifiques, recherchant des réponses spécifiques aux problèmes rencontrés, avec la mise en place d'objectifs.

Plusieurs types d'enquêtes ont été réalisés dans les PDU, notamment :

- Des enquêtes de type **enquête ménages-déplacements**, dont la fiabilité n'est pas comparable aux enquêtes du même nom menées en France, mais dont les objectifs de compréhension globale de la mobilité (et non seulement des flux) sont repris.
- Des comptages de **trafic**, qui se sont généralisés avec le temps, avec des entreprises spécialisées développées localement ;
- Des enquêtes portant sur la fréquentation des **transports collectifs** ;
- Des enquêtes d'occupation du parc de **stationnement** et du taux de rotation des véhicules ;

Les PDU ou équivalents ont été nourris d'enquêtes de trafic, de stationnement, d'usages, comme à Tanger (Figure n°17). Même si ces dernières restent limitées (elles ne constituent qu'une photo à un moment donné et manquent de suivi dans le temps), elles ont largement contribué à fiabiliser les programmes d'investissement des villes marocaines.

**Figure n°9- Exemple de comptages de trafic à Tanger**



Source : Plan de Déplacements Urbain de Tanger

- **Développement des compétences locales**

Les PDU ont amené de grands groupes étrangers sur le territoire marocain, avec un savoir-faire et de l'expérience, sur lesquels les autorités locales ont su s'appuyer pour développer des compétences propres. Ainsi, les PDU ont permis aux techniciens marocains de développer une capacité à se projeter globalement à l'échelle d'une métropole, de comprendre et d'expliciter la compréhension des enjeux complexes et croisés, etc.

Désormais, le Maroc dispose de nombreux techniciens et ingénieurs formés à la problématique des déplacements urbains dans des bureaux d'études, au sein des ministères, des collectivités locales ou des Sociétés de Développement Local.

- **Une prise de conscience de l'importance des politiques de mobilité**

Une prise de conscience d'un besoin urgent d'évolution des mentalités et des infrastructures s'est opérée au gré de l'avancement des réflexions locales sur la mobilité. Des thématiques comme la pollution de l'air, par exemple, étaient totalement embryonnaires à la fin des années 1980 au Maroc. L'analyse de la congestion des métropoles également. Via les PDU, des données objectives ont pu être transmises pour convaincre de la nécessité d'engager des politiques de mobilité répondant aux défis du développement durable.

Les PDU ont ainsi engagé une évolution importante de la politique de transport dans le pays, qui s'est ouverte largement au déploiement des transports collectifs et aux modes actifs, en mettant

notamment l'accent sur l'incidence de la politique transport des villes et métropoles marocaines sur l'attractivité touristique et économique, et la qualité de vie en général.

Le concept multimodal de Dakhla est un excellent exemple de cette prise de conscience. Les modes actifs sont bien pris en considération comme le montre la figure n°10.

L'outil PDU a ainsi permis de faire prendre conscience aux élus de Dakhla de la nécessité de faire évoluer le réseau routier. Ainsi, le PDU est un outil pédagogique puissant de la mobilité, notamment dans les villes moyennes du Maroc.

**Figure n°10 - Concept multimodal de Dakhla**



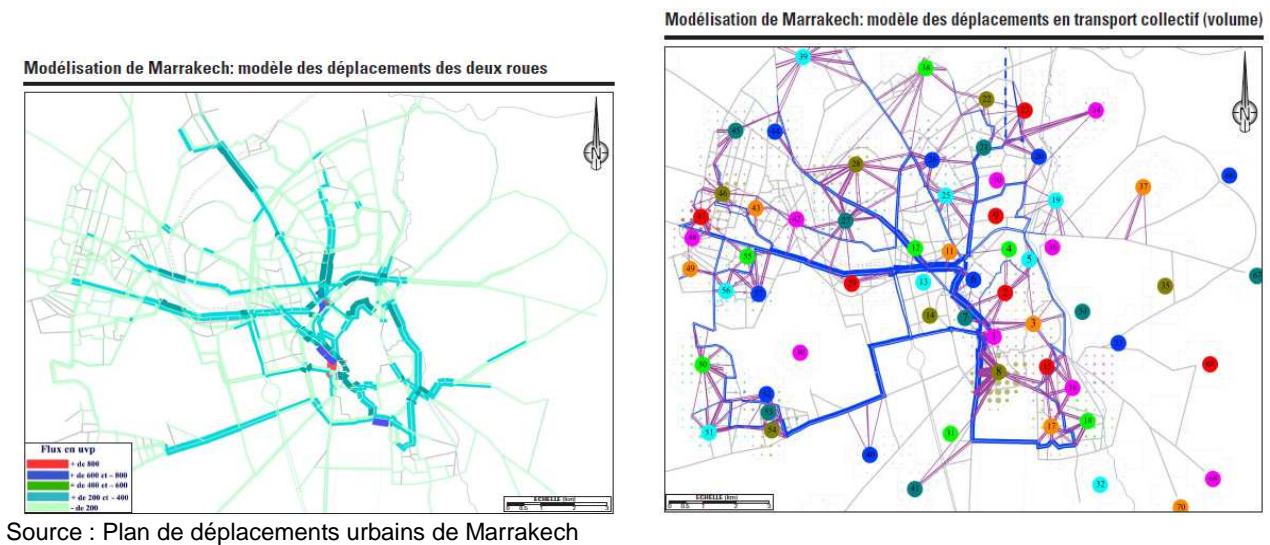
Source : Plan de Déplacements Urbain de Dakhla

- **Prise en considération d'outils techniques utiles à la compréhension de la mobilité urbaine**

Le Maroc a développé, via les PDU, des outils pointus d'analyse de la mobilité. Ces derniers ont été utilisés de façon spécifique à Marrakech, à Tanger ou encore à Casablanca, entre autres, en tant qu'outils de simulation des effets d'une politique de transports. La mise en œuvre des modèles de déplacements marocains est une étape importante dans le développement du savoir-faire local.

Ainsi les Figures n°11 et n°12 suivantes présentent des extraits issus de traitements par le modèle multimodal constitué pour le PDU de Marrakech. Le modèle est ici un outil d'évaluation très performant, permettant de mesurer les effets d'un ensemble de mesures complexes sur les réseaux routiers et les transports en commun, et de les visualiser.

## Figure n°11 & n°12 - Analyse des propositions du PDU avec assistance de la modélisation



- **Une véritable implication politique, à toutes les échelles**

Les PDU sont des documents de planification donc des documents politiques.

La force stratégique des PDU marocains réside dans l'engagement politique qui les entoure, puisque l'essentiel des démarches est validé à la fois par les communes et les wilayas, sous l'autorité de l'Etat. Cette démarche permet de suivre des objectifs politiques de développement de la métropole, d'engager une réflexion réellement territoriale, où les thématiques des déplacements recourent des enjeux plus urbains, etc.

- **Le PDU, un document de référence pour l'obtention de financement de projets phares**

La force essentielle du PDU n'est pas directement incluse dans les PDU en tant que tels. En effet, dans le cadre de la définition des conditions d'attribution de financement de projets de transports collectifs par le FART (Fonds d'accompagnement des réformes de transport routier urbain et interurbain), le PDU est clairement mentionné. Cette décision, qui date de 2007, a considérablement renforcé la planification des transports à l'échelle locale et largement favorisé l'émergence des points forts listés ci-avant.

### **Encadré n°2 : Points forts (compte-rendu des échanges dans le cadre de la journée de lancement de MobiliseYourCity au Maroc)**

Dans le cadre de la journée de lancement de MobiliseYourCity, un échange a eu lieu avec les participants sur le thème : **Quels sont pour vous les points positifs et les points négatifs des Plans de Déplacements Urbains pour la mise en œuvre d'une mobilité soutenable ?**

Voici les éléments qui sont ressortis dans les discussions qui ont eu lieu dans le cadre des échanges relatifs aux points positifs des PDU :

- Les Plans de Déplacements Urbains sont des outils de planification multimodale qui intègrent donc tous les modes de déplacements (notamment des modes actifs) et qui permettent d'avoir une vision à moyen, voire à long-terme, de la mobilité ;
- Ils permettent d'organiser la circulation et le stationnement en zone urbaine en considérant les flux motorisés et non motorisés, en identifiant des projets d'infrastructures, et en hiérarchisant le réseau ;
- Ils permettent d'améliorer l'offre de service en transports collectifs en proposant une restructuration des réseaux et en identifiant les projets de transport de masse (tramway et

BHNS) ;

- Ils favorisent la coordination entre les différents acteurs, grâce à une approche participative dans la réalisation du diagnostic et l'établissement de scénarios ;
- Ils permettent un recueil de données et la réalisation d'un diagnostic exhaustif ;
- Ils permettent un renforcement des capacités techniques des responsables des administrations territoriales en mobilisant des données et des outils ;
- ils permettent de sensibiliser les élus et les administrations territoriales à l'importance d'une planification de la mobilité urbaine durable. Dans certaines communes, ils bénéficient ainsi d'un portage politique conséquent ;
- Ils permettent aussi de dégager des mesures urgentes (planification à court, moyen et long termes) et de faire appel à des financements (Programmes d'Investissements Pluriannuel ou FART) ;
- Ils ont un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de la santé et prennent en considération les enjeux environnementaux.

### **b. Les points faibles des démarches PDU (Weaknesses)**

Malgré ces points forts, les PDU marocains présentent également un certain nombre de faiblesses, dont les principales sont listées ci-dessous.

- **Problèmes de gouvernance, de portage des PDU et de coordination entre les différents acteurs**

Entre la Wilaya, la commune ou l'agence urbaine, les PDU ne sont pas systématiquement portés par un acteur de référence susceptible de piloter toute la démarche PDU (de son lancement et de sa réalisation jusqu'à sa mise en œuvre, puis à son actualisation). Ces problèmes de gouvernance n'empêchent pas les documents d'aboutir, sauf peut-être dans le cas de Rabat, pour lequel la recherche d'un porteur institutionnel pénalise l'opérationnalisation du PDU. Ceci étant, ces problèmes de gouvernance sont susceptibles, en revanche, de freiner, voire de rendre impossible la mise en œuvre des Plans de Déplacement Urbain dans certains cas.

- **Manque d'engagement**

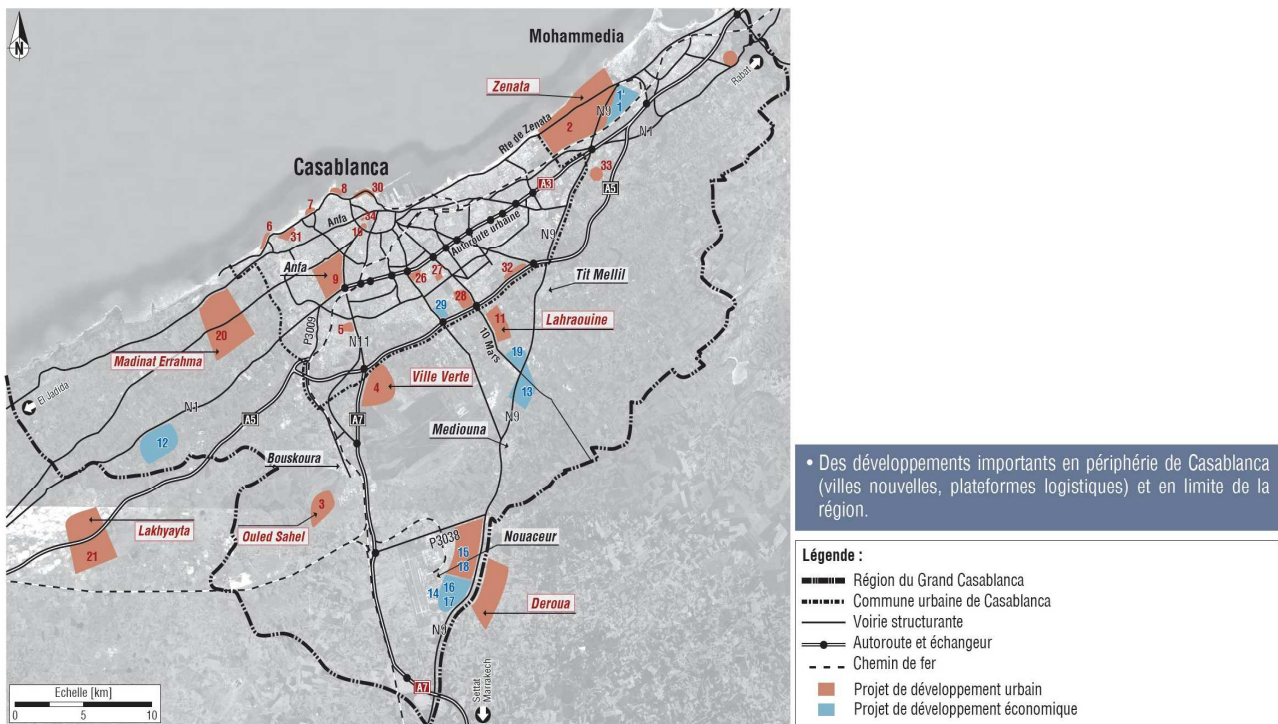
Non opposable et insuffisamment engageant pour les collectivités, le PDU est une démarche "volontaire", à laquelle il est possible de déroger lors de la mise en œuvre de chaque projet.

Ainsi, dans les premières métropoles ayant mis en place des PDU (Tanger, Casablanca notamment), un nouveau PDU a été en quelque sorte réalisé pour accompagner les études de chaque nouvelle infrastructure. Outre le fait que cette pratique constitue une entorse majeure aux principes de base de la planification, elle se révèle bien souvent inefficace sur le plan économique.

- **Des thématiques comme l'urbanisme, la santé, l'environnement insuffisamment pris en compte**

Le contexte marocain amène les villes à se développer très rapidement autour des villes nouvelles, dans lesquelles de nouveaux territoires urbanisés émergent chaque année. Cette urbanisation massive entraîne une "explosion" de la demande en déplacements, avec de nouvelles typologies d'usagers et de nouveaux besoins. Chaque PDU est rapidement dépassé, d'autant que le lien urbanisme - transport est peu pris en considération dans la rédaction des PDU.

Figure n°13 - Développement urbain à Casablanca



Source: PDU de Casablanca

D'autres thématiques comme la santé et l'environnement sont absentes des PDU marocains, qui ne prennent pas suffisamment en compte l'effet négatif de la pollution et positif de l'activité physique sur la santé. Ainsi la Figure n°13 montre que le mitage du développement urbain modifie considérablement les caractéristiques des territoires marocains, raison pour laquelle il est indispensable d'associer le transport à des thématiques urbaines plus larges.

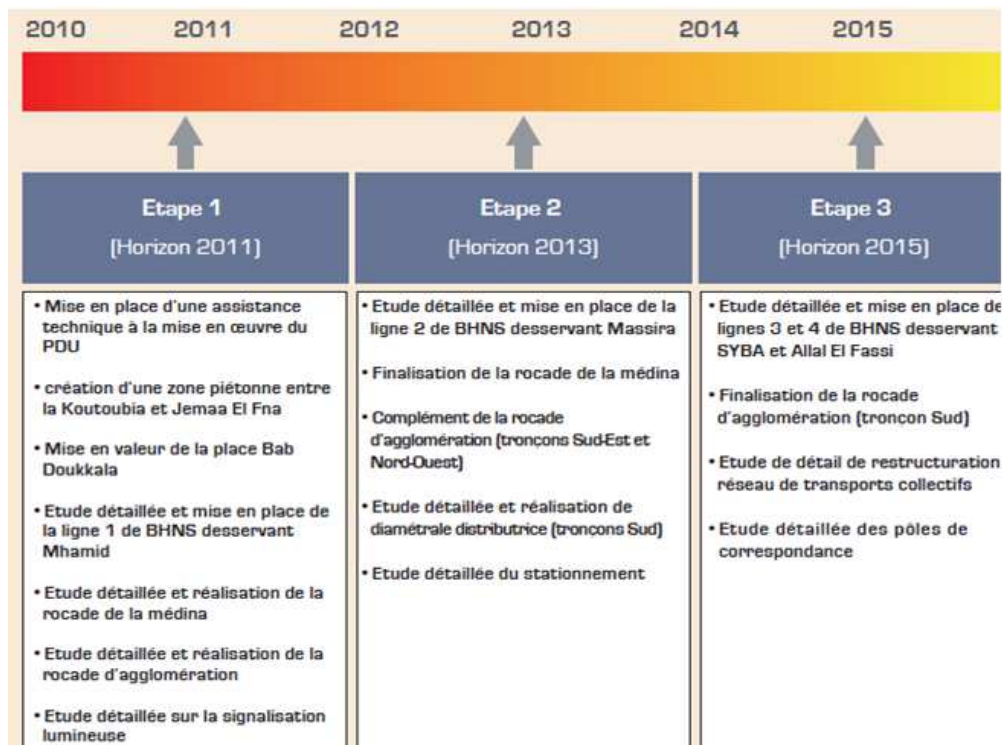
• **Non-respect des délais fixés au niveau du plan d'action**

Généralement, les PDU marocains comportent un plan d'actions détaillé, avec un phasage des mesures selon un calendrier validé politiquement et techniquement. Pourtant, quelques années après, force est de constater que ces délais ne sont globalement pas respectés.

Outre la simple question des délais, c'est également l'ensemble du phasage du projet qui est régulièrement remis en cause, puisque la mise en œuvre du plan d'actions ne reprend pas toujours l'ordre de mise en œuvre des projets recommandé par le PDU, ce qui constitue une cause de dysfonctionnements.

Ainsi, le PDU de Marrakech prévoyait de réaliser quatre axes de transport en site propre (BHNS) à l'horizon 2015 ainsi qu'une rocade. Dans les faits en 2016, seulement deux couloirs BHNS ont été aménagés au niveau de deux axes de la ville (Bd Hassan II et Bd Guemassa) et la rocade de l'agglomération est incomplète.

Figure n°14 - Plan d'actions du PDU de Marrakech



Source : Plan de déplacements urbains de Marrakech

• **La réalisation des projets phares uniquement**

Multimodaux dans leur approche, les PDU sont souvent pris en compte dans leur mise en œuvre comme un inventaire de projets.

En négligeant la mise en œuvre de l'ensemble des paquets de mesures qui s'inscrivent dans une démarche d'évolution globale de la mobilité, sans prendre en considération toutes ses composantes, les projets n'atteignent pas leur pleine efficacité et ne font souvent que repousser un problème sans réellement le solutionner.

Les exemples sont relativement nombreux, notamment tramways, rocade ou trémies routières qui ont négligés les aménagements destinés aux piétons et modes actifs ou ceux relevant de la maîtrise du stationnement, avec pour conséquence des vitesses commerciales réduites ou des coupures de l'espace public.

• **Un suivi faible voire inexistant**

Les PDU au Maroc ne font pas l'objet d'évaluation en cours de mise en œuvre, contrairement à la France où une évaluation à 5 ans est obligatoire et peut entraîner une révision. En dehors de la période de conception d'un PDU, il n'y a pas de technicien en charge de son suivi ni de référent à interroger en cas de doute.

Ainsi, sans garantir des orientations générales retenues, forcément contraignantes pour les projets à réaliser, il est logique que chaque maître d'œuvre ne tienne pas réellement compte du PDU lors du développement de ses projets de transport. Il limite alors sa lecture du PDU à la justification du projet à réaliser et s'empresse de l'oublier lorsque ce dernier impose des mesures compensatoires ou d'accompagnement susceptible de complexifier le projet, d'allonger les délais de réalisation et d'augmenter les coûts.

• **Réalisation de projets, notamment routiers, sans cohérence avec les recommandations du PDU.**

Dans le cadre du développement des territoires, certains projets émergent, notamment sur le volet routier, en contradiction des orientations du PDU. Ces projets participent à l'obsolescence des

documents et fragilisent le principe même du PDU. Si, sur le volet des transports collectifs, le FART a permis de solutionner le problème, il reste particulièrement fort sur les autres volets du PDU, notamment le stationnement et l'optimisation de la route.

A Tanger par exemple, le concept validé en 2002 avait pour objet de renforcer le réseau de transport public par l'insertion de sites propres pour les bus combinés à des axes secondaires pour le rabattement des bus. Cette mesure avait pour impact de promouvoir les transports collectifs au niveau du partage de l'espace public. En 2016, la ville s'est pourtant développée sur un principe d'élargissement des voiries en direction du centre et n'a engagé en parallèle aucun aménagement pour le transport collectif.

### **Encadré n°3 : Points faibles (compte-rendu des échanges dans le cadre de la journée de lancement de MobiliseYourCity au Maroc)**

Dans le cadre de la journée de lancement de MobiliseYourCity, un échange a eu lieu avec les participants sur le thème : **Quels sont pour vous les points positifs et les points négatifs des plans de déplacements urbains pour la mise en œuvre d'une mobilité soutenable ?** Voici les éléments qui sont ressortis dans les discussions qui ont eu lieu dans le cadre des échanges relatifs aux points négatifs des PDU (par ordre d'importance):

- Le PDU n'a pas d'assise juridique et n'est donc pas opposable aux tiers
- Le manque de coordination entre les politiques d'urbanisme et les politiques de mobilité, notamment dans l'articulation des SDAU, des Plans d'aménagements et des PDU.
- On constate des lacunes en matière de ressources humaines (que ce soit chez les élus ou chez les techniciens), les techniciens manquent d'accompagnement une fois que le PDU est lancé
- Le manque de données ;
- L'insuffisance de ressources financières pour la mise en œuvre des plans d'actions issus des PDU ;
- Le manque de concrétisation et/ou un retard dans la mise en œuvre des projets (notamment les BHNS). Certaines dérogations sont également constatées et le PDU n'est pas toujours pris en compte dans l'établissement de programmes de mise à niveau.
- Il y a un problème de coordination entre les divers acteurs impliqués sur les enjeux liés à la mobilité
- Il n'existe pas de système de suivi et d'évaluation des PDU ;
- Certaines thématiques restent absentes des PDU : la sécurité routière, l'urbanisme, les PMR, la logistique, le stationnement, le transport scolaire, le transport de marchandises, les modes actifs, etc.
- Certaines villes ont tardé à faire un PDU, ce qui a eu comme conséquence l'augmentation du coût et de la complexité des politiques de transport
- Il n'y a pas toujours une implication de tous les acteurs autour de la démarche PDU.

### **c. Les opportunités offertes par les PDU (Opportunities)**

Les opportunités offertes par les PDU peuvent se ranger sous 3 thématiques distinctes :

- Les opportunités liées au développement des villes ;
- Les opportunités liées au renforcement des capacités des ressources humaines ;
- Les opportunités liées à la gouvernance des grands projets marocains.

Ces opportunités justifient à elles seules la poursuite et le renforcement de la démarche de planification des PDU au Maroc, dont l'objet dépasse le strict sens technique habituellement



accordé à la démarche. Elles permettent de rappeler que les PDU s'inscrivent dans la démarche de développement et de modernisation du Maroc.

- **Opportunités de développement des villes :**

Parmi les opportunités offertes par les PDU et affectant le développement des villes, on distingue :

- **la capacité d'améliorer l'attractivité d'un territoire (développements économique et touristique), en complément des plans stratégiques nationaux :**

Par son action sur le partage et la valorisation de l'espace public, ainsi que sa capacité à libérer les métropoles de leurs problèmes d'accessibilité, les PDU sont un instrument majeur du développement économique et touristique du pays. Ils contribuent à la fois à l'amélioration de l'image des villes marocaines à l'international par leur embellissement et à l'amélioration de leur fonctionnement, dans une logique globale et maîtrisée, qui permet de cibler les secteurs et thématiques à enjeux.

- **la capacité de faire face au développement urbain et social :**

Par son action sur l'accessibilité au territoire global des villes et métropoles marocaines, les PDU abordent la question essentielle du décroissement des territoires les plus pauvres et délaissés. Le PDU est également le seul outil qui puisse traiter du développement urbain de façon globale et harmonisée. En effet, la croissance rapide des métropoles ne permet pas un traitement isolé de chaque territoire nouvellement urbanisé, tant les interactions entre projets sont nombreuses.

Des opportunités de financement climat existent à l'échelle internationale, en phase avec les objectifs de durabilité poursuivis au Maroc. Cette nouvelle approche de la planification de la mobilité, autour des enjeux climatiques et du développement durable, pourrait permettre un développement des PDU dans l'ensemble du royaume et permettre de renforcer la visibilité de la démarche marocaine à l'échelle des pays en voie de développement.

- **Opportunités de renforcement des capacités des ressources humaines :**

Les PDU sont un cadre idéal pour le développement des compétences en matière de mobilité urbaines au Maroc. En effet, par un suivi renforcé et une mise en commun des démarches de PDU, le Maroc pourrait mettre en place un centre de ressources (et base de données) à l'échelle nationale (selon un modèle adapté du Cerema français par exemple), qui permettrait de fiabiliser, de rationaliser et de valoriser les démarches engagées au niveau local.

En termes de ressources et de compétences, les PDU offrent également l'opportunité de :

- diffuser l'expertise acquise au sein d'autres agglomérations en s'appuyant sur des experts marocains déjà bien identifiés et globalement jeunes ;
- valoriser l'expérience marocaine à l'international, notamment en Afrique, où des besoins grandissants sont identifiés sur les thématiques de la mobilité ;
- mettre en œuvre des formations, à la fois internes et externes.

- **Opportunité d'inscrire les démarches PDU au sein d'un modèle de gouvernance stabilisé (portage, coordination, financement, etc.)**

La gouvernance publique est un enjeu global au Maroc, particulièrement dans les domaines de l'urbain et des transports. Comme indiqué dans le chapitre "faiblesses", les PDU ont clairement besoin d'une gouvernance stabilisée, qui leur apporte :

- un porteur clairement identifié, capable d'en assurer la mise en œuvre et le suivi ;
- une coordination fiable, impliquant l'ensemble des acteurs concernés par le dispositif, depuis sa conception jusqu'à sa mise en œuvre ;
- un financement adéquat.

L'intérêt de la démarche pour les villes et métropoles marocaines permet d'envisager une réflexion à l'échelle nationale pour définir un cadre de gouvernance approprié qui permettra aux futurs PDU d'atteindre tout leur potentiel et qui sera utile pour l'ensemble de la sphère publique.

#### **d. Les menaces à éviter (Threats)**

Les menaces identifiées sont corollaires aux opportunités offertes. L'enjeu est en effet majeur. L'absence de PDU (ou leur inefficience) pénaliserait fortement le développement des villes marocaines, et plus largement l'ensemble du pays, entraînant :

- l'aggravation de la pollution atmosphérique dans les zones urbaines, avec des conséquences sur la santé (en termes humains et financiers) et le climat, également susceptible de dégrader l'image du pays à l'international, par exemple si le parc automobile vieillit, phénomène encore plus accentué par la motorisation rapide des ménages modestes;
- l'incapacité à satisfaire des besoins de mobilité toujours croissants du fait du développement urbain, démultipliés par l'augmentation régulière du taux de motorisation, entraînant une augmentation de la congestion et de l'insécurité routière pénalisantes pour le développement économique du pays ;
- le risque de maintenir une certaine forme d'inefficience économique de la planification et de la mise en œuvre, avec des moyens engagés en planification mais insuffisamment suivis de mise en œuvre (mal optimisée), comme c'est le cas aujourd'hui ;
- le risque de ne pas tirer le plein potentiel des projets mis en œuvre s'ils ne sont pas accompagnés des mesures adéquates (aménagement urbains, promotion des modes doux...);
- le risque d'un manque de financements susceptible de mettre le projet PDU au point mort, ou d'un retard dans le financement, qui diffère les mesures à mettre en œuvre et rend le projet obsolète.

### **3. Bilan**

Le Maroc s'est engagé de lui-même, relativement tôt par rapport aux pays comparables, dans la gestion de la mobilité urbaine.

En parallèle du développement de ses infrastructures nationales, le pays s'est rapidement rendu compte de la nécessité d'agir au sein même des villes.

10 à 15 ans après la mise en place des premiers outils de planification, les problèmes se sont tout de même amplifiés, avec une congestion de plus en plus importante, mais la situation actuelle pourrait être autrement plus mauvaise si aucune réflexion n'avait été engagée à l'époque.

Disposant d'une ingénierie locale de qualité, le Maroc a évolué dans la bonne direction au cours de ces 10 dernières années. Les compétences se sont développées, les projets se sont multipliés, de façon parfois désordonnée certes, mais qui a lancé le pays dans une dynamique très positive.

Le défi qui s'ouvre désormais, avec cette deuxième phase des PDU marocains, est de mieux guider la démarche en s'appuyant sur les enseignements du passé afin d'améliorer l'efficacité des PDU, de les rendre plus ouverts aux thématiques connexes, du développement urbain aux enjeux sociaux ou environnementaux, pour réellement passer un cap, celui de la concrétisation de projets intégrés au développement urbain susceptible de répondre aux grands enjeux auxquelles les villes marocaines doivent faire face (congestion, développement économique, accessibilité, pollution de l'air, climat, sécurité routière...). Celle-ci ne sera possible qu'avec la mise en œuvre d'un cadre législatif et un suivi de l'Etat renforcé, ainsi qu'une mise en œuvre plus structurée et pragmatique à l'échelle locale.

## V. Enjeux identifiés pour renforcer la politique nationale au profit des PDU

Dans le cadre de la journée de lancement de MobiliseYourCity, un échange a eu lieu sur la manière dont le cadre national pourrait évoluer afin de renforcer le rôle du PDU dans la structuration d'une politique de mobilité urbaine soutenable.

Suivant les chapitres des politiques nationales de mobilité urbaine identifiés par MobiliseYourCity, le tableau ci-dessous fait apparaître les principales pistes d'actions pour améliorer le dispositif de planification locale de la mobilité urbaine et permettre d'inscrire le Maroc sur une trajectoire de forte réduction des émissions de GES.

<b>Tableau n°1: Les pistes de renforcement de la politique nationale de mobilité urbaine</b>	
<b>2000-2016</b>	<b>2016- 2030</b>
<b>Gouvernance</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Décentralisation des Compétences</b> Charte communale de 2002 qui a donné la compétence de transport urbain aux communes suivie de la Constitution du 1<sup>er</sup> juillet 2011.</li> <li>• <b>Etablissement d'un modèle cible de gouvernance métropolitaine des transports publics</b> Proposé par le Ministère de l'Intérieur, ce modèle cible s'articule autour d'un Etablissement de Coopération Intercommunal (ECI), d'une Société de Développement Local et d'une Délégation de Service Public. Ce modèle développé pour Rabat-Salé-Témara et Casablanca doit encore être mis en œuvre dans beaucoup d'autres agglomérations.</li> <li>• <b>Mise en place des Plans de Déplacements Urbains</b> Elaboration des PDU dans les grandes agglomérations depuis 2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concrétisation de la décentralisation</b> Mise en place de la gouvernance territoriale depuis les modifications constitutionnelles.</li> <li>• <b>Développement des SDL dans les différentes agglomérations du pays</b> De nombreuses agglomérations ne disposent pas de SDL Transport.</li> <li>• <b>Nouvelle génération de Délégation de Service Public (DSP)</b> Cette nouvelle génération de DSP devrait suivre les recommandations de la Cour des Comptes et répondre aux besoins d'accroître l'offre de transport public.</li> <li>• <b>Nouvelle génération de PDU</b> Il s'agit de définir un nouveau cadre juridique pour rendre le PDU plus engageant. Celui-ci devra également clarifier les périmètres, les horizons de planification, les thématiques à prendre en compte et les institutions impliquées. Les enjeux de sécurité routière, d'environnement et de nouvelles technologies pourront y être renforcés.</li> </ul>

<b>Financement de la mobilité urbaine</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Financement des Transport Collectif en Site Propre</b> Les réseaux de tramway de Rabat-Salé et de Casablanca ont été financés par l'État.</li> <li>• <b>Mise en place d'un vecteur de financement national</b> Amendement du FART pour financer l'investissement dans les Transports Collectifs en Site Propre ainsi que les trois premières années d'exploitation.</li> <li>• <b>Fin du subventionnement du carburant</b> Avec l'indexation des prix des carburants, l'État a fortement réduit les dépenses de la Caisse de Compensation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Financement pour les réseaux de bus</b> Afin de renouveler la flotte de véhicules et de développer le parc, il est nécessaire de créer des mécanismes de financement pérennes.</li> <li>• <b>Garantie du schéma de financement par le FART</b> Le Comité du FART doit clarifier les projets qui peuvent être financés ainsi que les règles comptables.</li> <li>• <b>Etablissement de ressources financières pérennes</b> Au niveau national, les ressources financières, notamment celles qui abondent le FART, doivent être confirmées. Au niveau local, il est nécessaire d'identifier les ressources qui peuvent permettre aux ECI d'assurer leur part de financement.</li> </ul>
<b>Renforcement de capacités</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Formations ponctuelles</b> Au cours de ces dernières années de nombreux agents ministériels et des représentants de collectivités locales ont bénéficié de dispositifs de formation internationaux (notamment LUTP avec le CMI, la Banque Mondiale, l'AFD, le CEREMA et CODATU, etc.)</li> <li>• <b>Réseau REMA-TP</b> Fondé en septembre 2012 avec le soutien de la GIZ, le Réseau Marocain de Transport Public (REMA-TP) contribue à la diffusion et l'application de bonnes pratiques entre collectivités locales</li> <li>• <b>Appui de coopération décentralisée</b> Certaines agglomérations comme Agadir ou Rabat ont bénéficié d'accompagnements techniques de collectivités locales étrangères.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développement de formations spécifiques</b> Des formations spécifiques à destination des Agences urbaines avec le ministère de l'urbanisme, ou formations diplômantes (Master II en formation continue Mobilité CODATU-INAU-CNAM-Senghor) devraient permettre de renforcer les compétences des techniciens et des élus.</li> <li>• <b>Création d'un centre de connaissance nationale sur la mobilité urbaine</b> La capitalisation de la connaissance doit être centralisée et mise à disposition des collectivités territoriales.</li> <li>• <b>Accompagnement des collectivités territoriales dans le pilotage des politiques de mobilité</b> Avec par exemple la réalisation d'un guide PDU qui puisse servir de document de référence pour les planificateurs locaux dans l'élaboration de leur plan.</li> </ul>

<b>Statistiques et évaluation</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réalisation d'enquêtes et de comptages</b></li> </ul> <p>Les PDU ont permis de réaliser de nombreuses enquêtes de mobilité et de comptages de véhicules.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Création d'observatoires locaux de la mobilité</b></li> </ul> <p>Afin d'aider les décideurs locaux dans l'élaboration de leur politique et de renforcer les compétences des techniciens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Compilation des informations au niveau national et définition d'indicateurs</b></li> </ul> <p>Ce dispositif devra permettre de répondre aux objectifs d'un système MRV (Mesurer – Rapporter – Vérifier) qui prend en compte également les enjeux de sécurité routière et de pollution de l'air.</p>
<b>Innovations technologiques</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nouveaux modes de transports : développement de réseaux de Tramway</b></li> </ul> <p>Symbole de cette période, le tramway a apporté toute une dynamique d'innovation pour les professionnels du transport urbain marocain.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Renouvellement du parc de grands et de petits taxis</b></li> </ul> <p>Par des campagnes de financement de la mise au rebut des anciens véhicules et d'avantages à l'achat de nouveaux véhicules, le Ministère de l'Intérieur a amorcé un renouvellement du parc de véhicules.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Système de billettique</b></li> </ul> <p>Les réseaux de tramways puis M'dina bus se sont dotés de systèmes billettique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Favoriser le développement de nouvelles technologies (transport par câble, véhicules électriques, etc.)</b></li> </ul> <p>Il est nécessaire de renforcer le cadre juridique (notamment pour le transport par câble) et d'évaluer dans une logique « du puits à la roue » les impacts de nouveaux types de motorisation au Maroc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Poursuite des programmes de renouvellement du parc de véhicules</b></li> </ul> <p>A destination de véhicules de transport de marchandises, de véhicules particuliers, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développement de la billettique et de nouveaux outils de communication</b></li> </ul> <p>Les nouveaux réseaux pourraient se doter de systèmes d'information voyageurs et de système billettique moderne.</p>

## VI. ANNEXES

### 1. Programme de la journée

#### Rencontre Nationale thématique pour le lancement du programme

#### « MobiliseYourCity »

#### « Les Collectivités Territoriales s'engagent dans une politique de mobilité urbaine durable »

Le 27 octobre 2016 -Rabat

-----

#### 08h30 : Inscription

#### 09h00 : Séance d'ouverture

- Allocution de Monsieur le Wali, Directeur Général des Collectivités Locales
- Allocution de Monsieur Nizar Baraka, Président du Comité Scientifique de la COP22
- Allocution des représentants des partenaires étrangers de l'initiative MYC ; Monsieur Julien Allaire

#### 09h30 : Session 1 « La place du transport urbain dans les stratégies nationales »

Session de cinq panelistes, animée par Mme Meryem Aziz Alaoui

1. **Vers un modèle de mobilité urbaine durable** : Mme Laila Hammouchi, Gouverneur Directeur de la Planification et de l'Équipement
2. **La place de la mobilité urbaine dans le programme Jiha-Tinou** : Said Mouline Directeur Général de l'AMEE ou Mourad Hajjaji Directeur Adjoint du pôle de la stratégie et du développement stratégie territoriale
3. **La place du transport dans la politique nationale de réduction des émissions de Gaz à effet de serre** : M. Abdelfattah Sahibi, Coordonnateur National de la Troisième Communication Nationale sur les Changements Climatiques
4. **Les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports** : Ministère de l'Équipement du Transport et de la Logistique
5. **La politique de développement urbain** : Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire National (MUATN)

#### 10h20 : Débat

#### 10h35 Pause-Café

#### 10h50 : Session 2 « La planification de la mobilité urbaine et les leviers d'action nationale au service des stratégies locales »

Session de quatre panelistes, animée par Mme Meryem Aziz Alaoui

- 1- **PDU de Casablanca** : Commune de Casablanca
- 2- **PDU de Marrakech** : Commune de Marrakech
- 3- **PDU d'Oujda** : Commune d'Oujda
- 4- **PDU d'Agadir** : Commune d'Agadir

### **11h30 : Débat «1<sup>ère</sup> génération de PDU marocains : analyse et perspectives... et quels leviers d'action nationale pour le local pour une 2<sup>ème</sup> génération de PDU durables »**

Animée par Julien Allaire (CODATU) et Thierry Delobel

### **13h00 : Pause-Déjeuner**

### **14h30 : Atelier de travail « Elaboration d'une feuille de route pour le programme MYC 2016-2020 »**

- **Modalités de définition et de mise en œuvre des politiques nationales au service du local** : M. Franck Charmaison du CEREMA.
- **La mise en réseau des villes comme exemple de bonne pratique dans le cadre de la coopération DGCL/GIZ pour le renforcement de capacités des Collectivités Territoriales** : M. Fabio Germano, Coordonnateur Programme CoMun (GIZ).

**15h00 : Echanges avec les participants** : Comment améliorer le cadre institutionnel, faciliter le financement, permettre le renforcement de capacités et relever les défis technologiques ? Les propositions des participants alimenteront la définition des axes d'intervention du programme MYC-Maroc (2016-2020)

### **16h00 : Pause-Café**

### **16h15 : Séance de restitution**

« **Présentation des pistes de travail pour le renforcement de la politique nationale et des stratégies locales de mobilité urbaine dans le cadre de Mobilise Your City** : MM. Julien Allaire (CODATU), M. Franck Charmaison (CEREMA) et Thierry Meraud (ADEME).

« **Rappel des grandes lignes de l'appel à candidatures des villes à MYC et prochaines étapes**: mise en place d'une Commission MYC, calendrier, etc. : M. Julien Allaire, CODATU et Mme Anne Isambert, AFD

### **16h45: Débat**

**17h00 : Mot de clôture**, Mme le Gouverneur, Directrice de la Planification et de l'Équipement

## 2. Analyse de quelques PDU emblématiques

### a. Le Plan de Déplacements Urbains de Casablanca : tirer des enseignements dans la perspective d'une actualisation<sup>10</sup>

#### • Le contexte de l'élaboration du premier PDU

Le premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Casablanca a été réalisé entre 2004 et 2008 sous la maîtrise d'ouvrage de la Région du Grand Casablanca pour un budget de 25 Millions de Dirhams. Son intitulé exact était « *Etude d'un plan de déplacements urbains, d'un compte transport de voyageurs, d'une restructuration des transports collectifs et d'un plan de circulation* »<sup>11</sup>. Ainsi à côté du document stratégique de planification des transports, le PDU intègre différentes études.

D'une manière générale, ce document devait répondre au besoin de coordonner les politiques sectorielles entre les différents acteurs et mettre en cohérence les divers modes de déplacements de personnes et de marchandises et de définir un cadre de référence continu et prospectif pour aider les décideurs à faire des choix cohérents dans le temps et dans l'espace, et réalistes financièrement. D'un point de vue plus spécifique, le Plan de Déplacements Urbain avait pour objectifs de :

- Donner à la Région un schéma cohérent d'organisation des transports sur 15 ans, décliné en actions à court et moyen terme, en visant notamment à donner à chaque mode de transport son créneau de pertinence relativement à ses capacités technologiques et à son coût pour la Collectivité ;
- Apporter des solutions réalistes aux problèmes spécifiques locaux de transport : perspectives de développement des modes lourds, gestion du transport scolaire, des transports de personnel effectués par les entreprises et les administrations, des transports informels ;
- Diminuer les nuisances environnementales : pollution atmosphérique et sonore, congestion routière ;
- Améliorer la sécurité routière.

Les missions confiées au prestataire étaient les suivantes :

- Mission 1 => Recueil de données via notamment une Enquête Ménage Déplacement et une enquête cordon ;
- Mission 2 => Définition et évaluation de 4 scénarios de la mobilité dans la Région du Grand Casablanca ;
- Mission 3 => Développement du scénario retenu (scénario volontariste) avec notamment la définition des axes forts à développer pour les transports en commun ;
- Mission 4 => Restructuration des transports collectifs autour des axes forts à mettre en œuvre ;
- Mission 5 => Plan de circulation associé avec une hiérarchisation du réseau viaire, des propositions d'organisation de certains axes en sens unique et d'amélioration de la gestion du stationnement.

Ainsi la priorité était donnée au réaménagement du transport public de la ville et au réaménagement routier de plusieurs axes.

#### • L'évaluation de la mise en œuvre par rapport à la planification

Avant de lancer une révision du PDU, il est nécessaire de s'intéresser aux principales

---

10 D'après la présentation faite par Youssef Draiss, Directeur Général de Casa Transport, le 25 octobre 2016 à Rabat.

11 La réalisation a été confiée à un Groupement BCEOM-SCET-Maroc, CADTECH, SARECO



recommandations du premier PDU et à leur mise en œuvre. On constate dans le tableau n°2 que toutes les recommandations n'ont pas été mises en œuvre :

<b>Tableau n°2 : Evaluation à posteriori de la mise en œuvre des recommandations du 1<sup>er</sup> PDU</b>		
Recommandations	Mise en œuvre	Commentaires
Mise en place d'un réseau de transport de masse en site propre, articulé autour de 5 corridors de TCSP.	Oui :	La ligne 1 du tramway est la première concrétisation du PDU et l'investissement se poursuit dans le réseau global sur la période 2015-2022 (3 Lignes Tram et 3 Lignes BHNS).
Restructuration du réseau de bus sur la base des principes suivants : rabattements sur les axes lourds et desserte des zones de moindre densité.	Non :	Cette restructuration n'a pas été mise en œuvre.
Interopérabilité entre réseaux.	Non... mais,	Si tous les choix techniques en termes de billettique ont été faits dans ce sens, celle-ci n'est pas fonctionnelle.
Mise en place d'un plan de circulation et d'une politique de stationnement.	Non	Il n'y a pas eu de politique de stationnement mise en œuvre.
Aménagement de voirie et restructuration urbaine.	Parcellaire	
Mise en place d'un cadre institutionnel pour la régulation des différents modes de transport (AODU).	Oui mais....	L'AODU a été effectivement créée en 2008, mais elle a disparu fin 2014. Finalement, il a été constaté un manque d'harmonisation entre les différents acteurs agissant sur les déplacements urbains.

Cela s'explique notamment par le caractère non obligatoire du PDU. Les acteurs institutionnels (Commune, Agence Urbaine, etc.) ne sont pas tenus de traduire opérationnellement les recommandations du PDU et n'ont probablement pas été suffisamment sensibilisés à l'importance de cet outil.

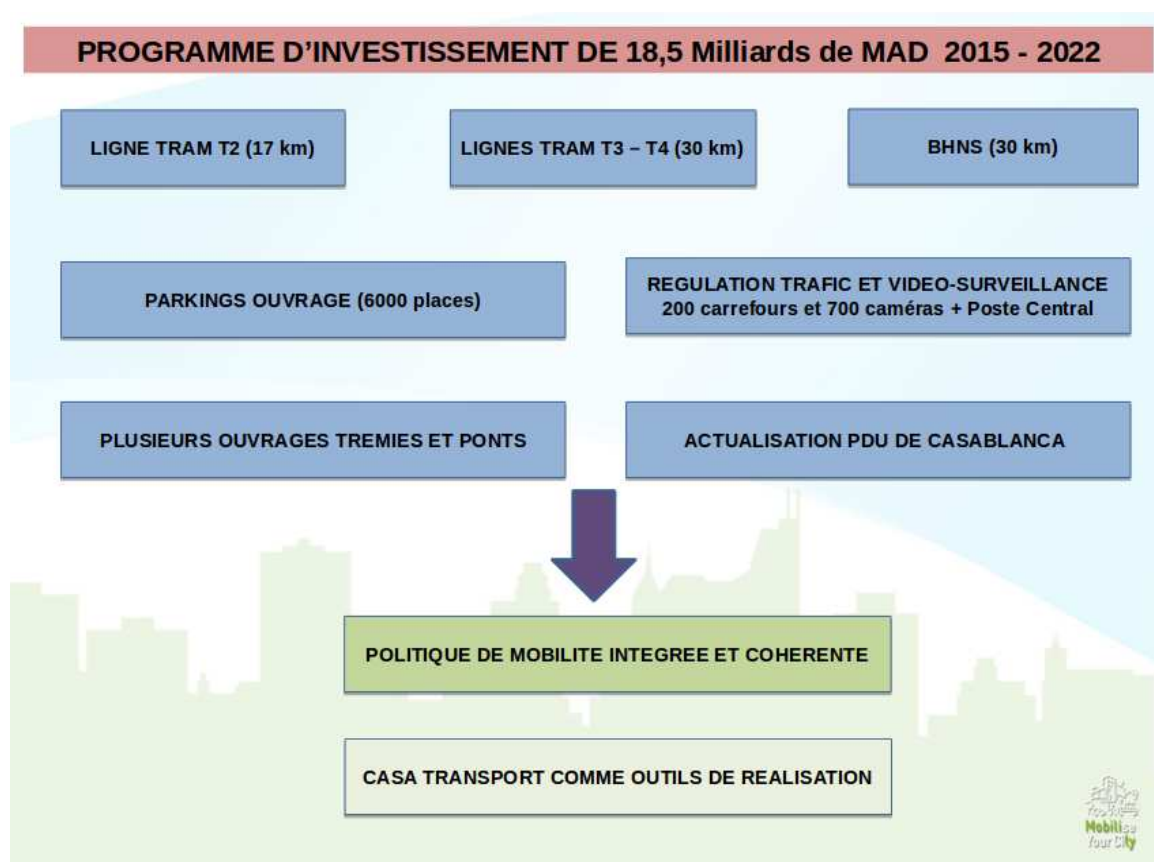
L'absence d'une véritable autorité organisatrice (l'AODU n'avait ni les moyens ni les prérogatives nécessaires) et le fait que les services de la commune n'étaient pas impliqués dans l'élaboration du PDU n'ont pas permis de coordination.

- **L'évolution du contexte institutionnel avant l'actualisation du PDU**

Pour pallier ces difficultés, après la mise en service de la ligne T1, la Commune a confié à Casa Transport toutes les missions en relation avec la planification des transports et la mobilité. Par ailleurs, on peut constater la prise en compte des projets de transports issus du PDU dans les autres documents de planification réalisés par la suite (SDAU et Plan de Développement de la Région du Grand Casa).

Le paysage institutionnel a donc été clarifié. Il a ainsi été confié à Casa Transport la réalisation d'un ambitieux programme d'investissement de 18,5 Milliards de Dirhams pour la période 2015-2022. Ce programme (tel que décrit dans la figure ci-dessous) permet de développer une politique de mobilité intégrée et cohérente.

Figure n°14: Programme d'investissement 2015 - 2022



Source: Présentation Y. Draiss.

Ainsi, l'actualisation du PDU est confiée à Casa Transport, maître d'ouvrage délégué, par une convention spécifique dans le cadre du PDGC 2015 – 2020. Elle est financée par la DGCL (25 M MAD) et la Commune de Casablanca (20 M MAD). L'actualisation sera réalisée entre 2016 et 2018 et sera associée à la mise en place d'un observatoire de la mobilité et d'un suivi, pour le compte de la ville, de tous les aspects liés à la mobilité et aux déplacements urbains (notamment la mise en œuvre).

- **Pourquoi une actualisation du PDU ?**

Cette actualisation est nécessaire tout d'abord parce que le PDU arrivera à son terme en 2019.

De plus, ce plan de déplacement est devenu obsolète à cause des nombreuses mutations qu'a connues le Grand Casablanca (explosion démographique, expansion de l'aire urbaine, évolution de l'environnement transport et, plus globalement, émergence de nombreux projets notamment le Réseau global de Mobilité en mode Tramway ou BHNS...).

Par ailleurs, le contexte institutionnel a profondément changé avec l'extension du périmètre de la Région (Région de Casablanca-Settat), la disparition de l'AODU, l'émergence prochaine de l'Etablissement de Coopération regroupant plusieurs compétences (notamment les transports).

Ensuite, il y a une réelle nécessité de mettre en cohérence la planification des déplacements avec les autres documents de planification urbaine (Plan de Développement Régional, dont une grande partie est consacrée à la mobilité).

Enfin, les acteurs casablancais ressentent la volonté d'inscrire ce document de planification dans la démarche développement durable.

Pour Youssef Draiss, Directeur Général de Casa Transport, de nombreuses questions restent ouvertes avant le lancement de la démarche de révision du PDU :

- **Par rapport au PDU existant** : faut-il rédiger un nouveau PDU ou simplement réviser le

document précédent ? Ne faudrait-il pas évaluer le PDU précédent avant d'en démarrer un nouveau ?

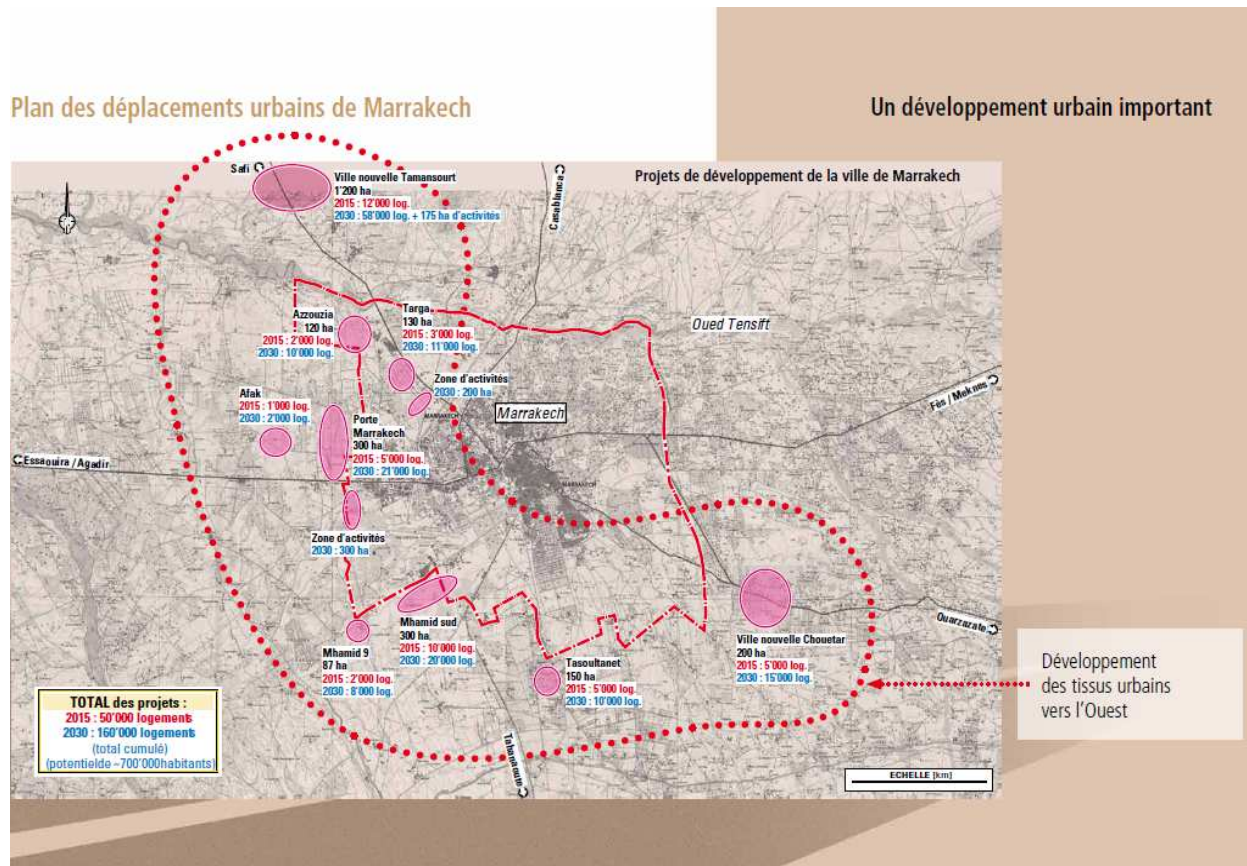
- **Par rapport au périmètre de l'actualisation** : quel est le périmètre géographique à considérer et quelle doit être la durée de validité du PDU révisé ? Faut-il réaliser une nouvelle enquête-ménage (voire d'autres enquêtes) ? Peut-on prendre en compte les taxis, le transport scolaire, les opérateurs de transport urbain clandestins, les modes actifs, les marchandises et les livraisons ? Comment intégrer l'intermodalité ?
- **Par rapport au contexte national** : Comment rendre le PDU réglementairement efficace ? Quel type de suivi faut-il organiser ? Comment mieux intégrer la dimension environnementale des déplacements au sein d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable ?

**b. Le Plan de Déplacements Urbains de Marrakech : un plan d'actions en cours de réalisation<sup>12</sup>**

- **Un PDU pour accompagner la croissance urbaine en périphérie**

Le PDU de Marrakech a été le premier au Maroc à être réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'une Commune Urbaine. Son élaboration a été conduite entre 2006 et 2008<sup>13</sup>. A cette date, la ville comptait près de 850 000 habitants et un taux moyen de motorisation de 120 voitures et 240 deux-roues motorisés pour 1000 habitants. D'ici 2030, il est prévu que la croissance urbaine se fasse particulièrement dans les quartiers ouest de la ville qui compteront plus de 50 % de la population (voir figure ci-dessous).

**Figure n°15: Projets de développement de la ville de Marrakech**



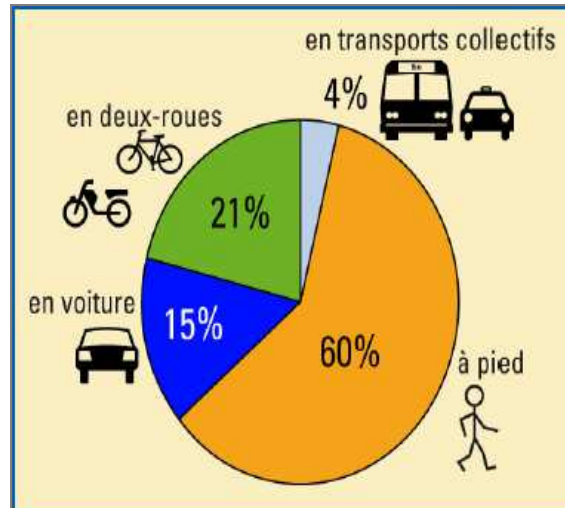
12 D'après la présentation de la division des études stratégiques et de planification, Commune Urbaine de Marrakech, le 25 octobre 2016 à Rabat.

13 Le PDU de Marrakech a été réalisé par le bureau d'études Transitec Ingénieurs Conseils

Source: PDU de Marrakech

Les données collectées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains montrent que sur 5,6 millions de déplacements quotidiens, une grande proportion est réalisée à pied (60 %) puis en deuxième position en deux-roues – vélos et mobylettes – (21 %).

**Figure n°16: Parts modales des déplacements à Marrakech (2008)**



Source: PDU de Marrakech

Toutefois la ville connaît une croissance du trafic automobile qui se traduit par des difficultés de circulation sur certains axes et de nombreuses intersections. La circulation pâtie d'un grand nombre de carrefours structurants sans feux de circulation, et l'absence d'une hiérarchie claire des voies de circulation. En centre-ville, le stationnement illicite sur la chaussée perturbe la fluidité et diminue la capacité du réseau routier. Le trafic deux-roues justifierait le développement de pistes cyclables, mais bien souvent quand elles existent, elles sont utilisées pour le stationnement des véhicules motorisés.

Quant au transport collectif qui compte pour 4 % des déplacements (taxis inclus), il a été constaté une concurrence importante, au niveau urbain, entre les bus et les taxis. En fait, le réseau de bus est peu lisible (notamment la localisation des arrêts) et faiblement hiérarchisé. Il offre un service de piètre qualité aux usagers avec une vitesse commerciale faible en centre-ville.

- **Un Plan d'Actions repris par le Plan d'Investissement Pluriannuel**

Les orientations du Plan de Déplacements Urbains visent à augmenter la part modale des Transports Collectifs à 14 % des déplacements motorisés en 2030. Etant donné la croissance attendue des déplacements motorisés quotidiens (de 2,2 à 4,5 millions d'ici 2030), cela correspond à multiplier par 6 le nombre de voyageurs des bus urbains! En même temps, le nombre de déplacements en voiture privée devrait doubler d'ici à 2030. Pour parvenir à accroître de la sorte la fréquentation du réseau de bus, il est proposé de le restructurer autour de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Les principales mesures du plan d'action qui a résulté de l'élaboration du PDU ont été introduites dans le Plan Communal de développement (PCD). Le Plan d'Investissement Pluriannuel (PIP) pour la période 2011-2015 qui en résulte a été réajusté ensuite pour être étendu jusqu'en 2017. En 2015, 75 % des investissements listés dans le PIP étaient réalisés ou en cours de réalisation (le Tableau n°5).

**Tableau n°3 : Etat d'avancement des projets du PDU programmés dans le Plan d'Investissement Pluriannuel 2011 -2015 (en M MAD)**

	<b>Coût estimé PIP</b>	<b>Réalisé ou en cours de réalisation</b>	<b>Projection acquise 2017</b>
Etudes	15	119	136
Aménagement de l'Avenue Guemassa pour BHNS	140	126	156
Aménagement de l'Avenue Hassan II pour BHNS	150	74	131
Construction et calibrage de la rocade interne	100	74	131
Construction de la rocade urbaine	230	175	258
Construction d'une trémie au niveau du carrefour Bab Lakhmis y compris OA sur Oued Issyl	54	80	80
Mise en place d'un système de régulation de la circulation	54	19	19
Réaménagement de certains voies et carrefours	50	217	246
Réaménagement et calibrage de la diamétrale distributrice (avenue Abdelkrim Al Khattabi et route Casablanca)	57	107	107
Déplacement de la gare routière	0	80	80
<b>Total</b>	<b>850</b>	<b>1012</b>	<b>1228</b>

Etant la ville d'accueil de la COP22, Marrakech a souhaité renforcer l'innovation autour du projet de BHNS. Celui-ci consiste à la mise en place d'un réseau de transport collectif basé sur des bus électriques de haute qualité sur les deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) déjà aménagées par la commune, en l'occurrence Ligne M'hamid et Ligne Massira reliant les 2 pôles au centre-ville (Koutoubia et Bab Doukkala) aux grands quartiers périphériques.

### **c. Le Plan de déplacements urbains du Grand Agadir (2016-2022)<sup>14</sup>**

- **Un PDU pour répondre à une croissance très rapide**

Capitale du Souss Massa-Drâa, Agadir est la cinquième plus grande agglomération du Maroc avec plus de 1 million d'habitants recensés en 2014. De par sa situation au carrefour entre le Nord et le Sud du pays, l'agglomération connaît une croissance démographique particulièrement élevée.

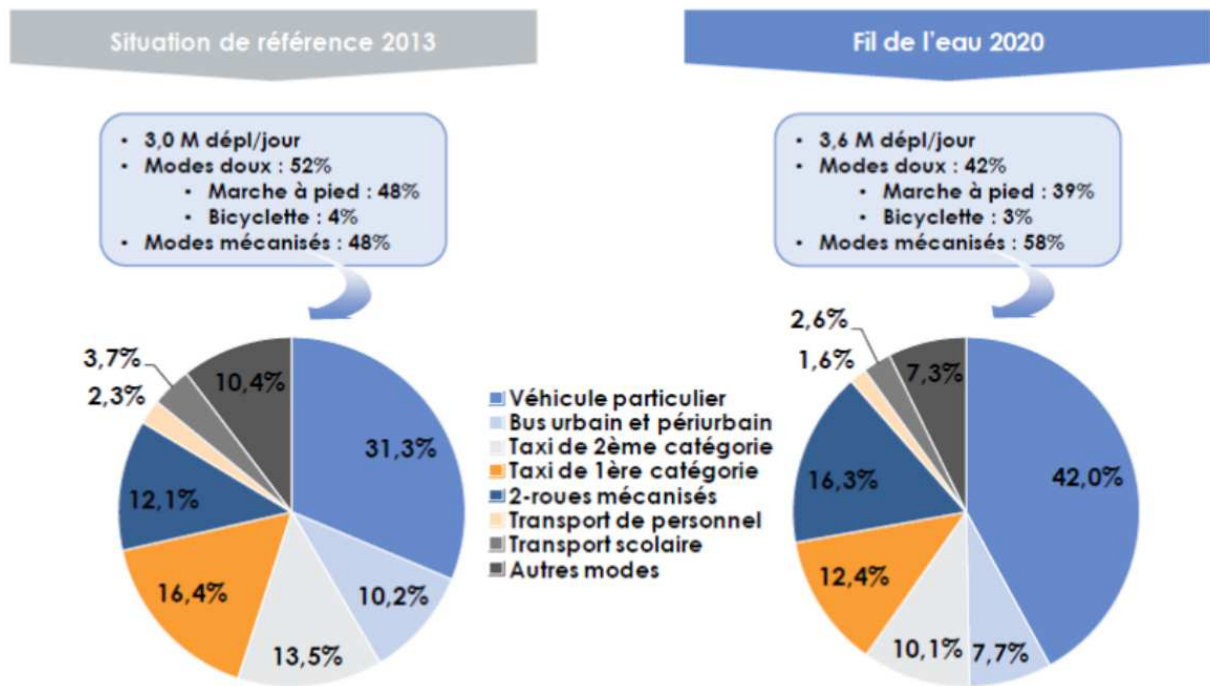
Les autorités locales se sont très tôt inquiétées de la dégradation des conditions de circulation et des transports collectifs résultant de l'augmentation de la population, de la croissance des mouvements pendulaires domicile-travail et l'extension du périmètre urbain. C'est pourquoi, dès la

---

<sup>14</sup> D'après la présentation faite par Jamal Damich, Chargé de la mobilité et du transport à la Commune Urbaine d'Agadir, le 25 octobre 2016 à Rabat.

fin de d'année 2007, le président de la Commune Urbaine d'Agadir a souhaité lancer la préparation d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) avec le soutien du PAD/Maroc et une assistance à maîtrise d'ouvrage de Nantes Métropole. L'étude du PDU a toutefois commencé en 2012. Les modes de transport motorisés qui représentaient 48 % des déplacements en 2013, tendent à atteindre 58 % de part modale dans un scénario au fil de l'eau tandis que le nombre de déplacements par jour dans l'agglomération passe de 3 à 3,6 millions de déplacements.

**Figure n°17: Parts modales dans le Grand Agadir**



Source: PDU d'Agadir

Dans sa période de mise en œuvre (2016-2022), le PDU du Grand Agadir doit permettre d'infléchir cette croissance rapide des déplacements motorisés et de canaliser les flux pour favoriser les modes de transport alternatifs.

- **Un projet de BHNS catalyseur des actions du PDU**

Le projet phare du PDU est celui des deux lignes de BHNS qui emprunteront un corridor de Transport Collectif en Site propre. Il devrait être réalisé en 2018. Par ailleurs, il est prévu également de hiérarchiser le réseau de voirie autour de 140 km de rocades et d'axes structurants. Par ailleurs 190 km d'itinéraires piétons ont été identifiés pour que soient réalisés des aménagements, des traversées piétonnes et la création de chemins scolaires. Le PDU met également l'accent sur l'usage du vélo en proposant de développer un réseau continu de voies cyclables de 140 km et un plan de circulation qui améliore les conditions de circulation ainsi que la complémentarité avec le transport collectif.

Ce PDU a été réalisé avec une approche participative. Plusieurs réunions publiques ont été organisées, un site internet a été créé et l'ECl a largement communiqué dans le cadre de l'Enquête publique.

Du point de vue institutionnel, les collectivités locales ont créé un Etablissement de Coopération intercommunale (ECl) Agadir Al Kabir qui regroupe 9 communes de l'agglomération et dispose d'un capital de 4 Mds MAD. Une Société de Développement Local sera créée prochainement par l'ECl et la Région qui posséderont respectivement 60 et 40 % du capital initial (10 M MAD). Le

plan d'action du PDU nécessite un budget de 4,3 Mds MAD.

#### **d. Le PDU de Oujda : une démarche participative<sup>15</sup>**

##### **• Le PDU pour repenser la mobilité urbaine à Oujda**

Depuis 1994, la surface urbanisée d'Oujda a été multipliée par trois. Cette urbanisation rapide se fait au gré d'une forte croissance de la motorisation des déplacements. Il est passé de 34 véhicules légers pour 1 000 habitants en 1981 à 120 en 2004 et 156 en 2012. Toutefois cette augmentation n'a pas été suffisamment accompagnée d'efforts de planification et de gestion de la circulation et du stationnement. L'absence d'un réseau structurant articulé autour d'axes pénétrants et d'une rocade, le passage de deux fois deux voies à une fois une voie sur des axes majeurs, l'absence de marquage au sol, l'absence d'approche cohérente sur le stationnement et l'incivisme des automobilistes se traduit déjà par des embouteillages, alors que les services d'immatriculation délivrent 41 nouvelles plaques par jour<sup>16</sup>.

En 2009, un pré diagnostic avait été réalisé par un groupement de bureaux d'études mandaté par le Ministère de l'Intérieur. L'année suivante, l'appel d'offre du Plan Directeur de la Mobilité Urbaine (PDMU) a été lancé. Il comportait les missions suivantes:

- Réalisation d'un Diagnostic, définition d'objectifs et présentation de scénarios contrastés,
- Proposition de variantes conceptuelles et recommandation d'un concept,
- Définition d'un schéma directeur des déplacements,
- Rédaction d'un dossier final et d'instruments de suivi.

En 2011, la Commune urbaine d'Oujda s'est dotée de structures de suivi de l'étude. Au-delà du conseil communal a été constitué : un comité de pilotage, une équipe projet, un comité technique, une commission des secteurs publics. Une spécificité à Oujda est d'avoir intégré dans les comités techniques et de pilotage des associations de professionnels (taxis, transport public, ambulances) et des associations issues de la société civile (représentant des personnes handicapées, les parents d'élèves, les consommateurs, ainsi que des associations impliquées sur la sécurité routière et de défense de l'environnement). L'étude a démarré en 2012<sup>17</sup>. Sur la base d'un diagnostic réalisé notamment à partir d'une enquête, elle a proposé des scénarios aux structures de suivi.

Comme le montre la figure suivante, les déplacements à Oujda sont à 54 % réalisés à pied (les trois cinquièmes de la population habitent dans un rayon de 3 km autour du centre de l'agglomération). Le transport individuel avec 21 % de part modale, est au même niveau que le transport collectif (en totalisant le bus (14 %) et les taxis (7 %)). Le bus compte en moyenne 180 600 déplacements par jour (soit 166 voyages par an et par habitant). Si 80 % de la population se situe à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus, l'étude a montré que la qualité de la desserte était très variable en fonction des territoires de l'agglomération. Le réseau n'est pas hiérarchisé et dans la plupart des quartiers périphériques, l'offre de service est loin de répondre aux besoins. Les taxis complètent cette offre de transport public en réalisant 88 000 trajets par jour (ce qui représente 80 voyages par an et par habitant), pour la plupart réalisés en petits taxis.

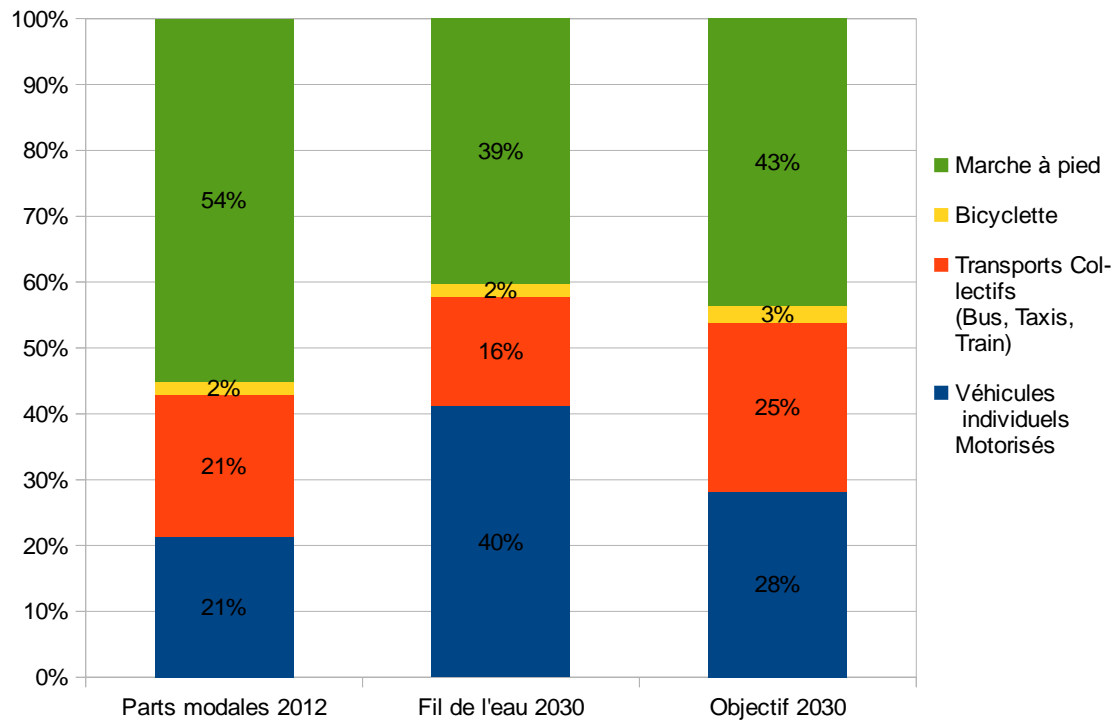
---

15 D'après la présentation faite par Mohammed HAMD AOUI, Chef de service de la circulation routière, Commune Urbaine d'Oujda, le 25 octobre 2016 à Rabat.

16 <http://www.leconomiste.com/article/965157-oujda-vite-un-plan-directeur-de-mobilite-urbaine>

17 Elle a été réalisée par le groupement de bureaux d'étude international (étude et conseil ITEM et le Conseil d'ingénierie et développement CID)

**Figure n 18: Parts modales de déplacements à Oujda**



Source: Transitec

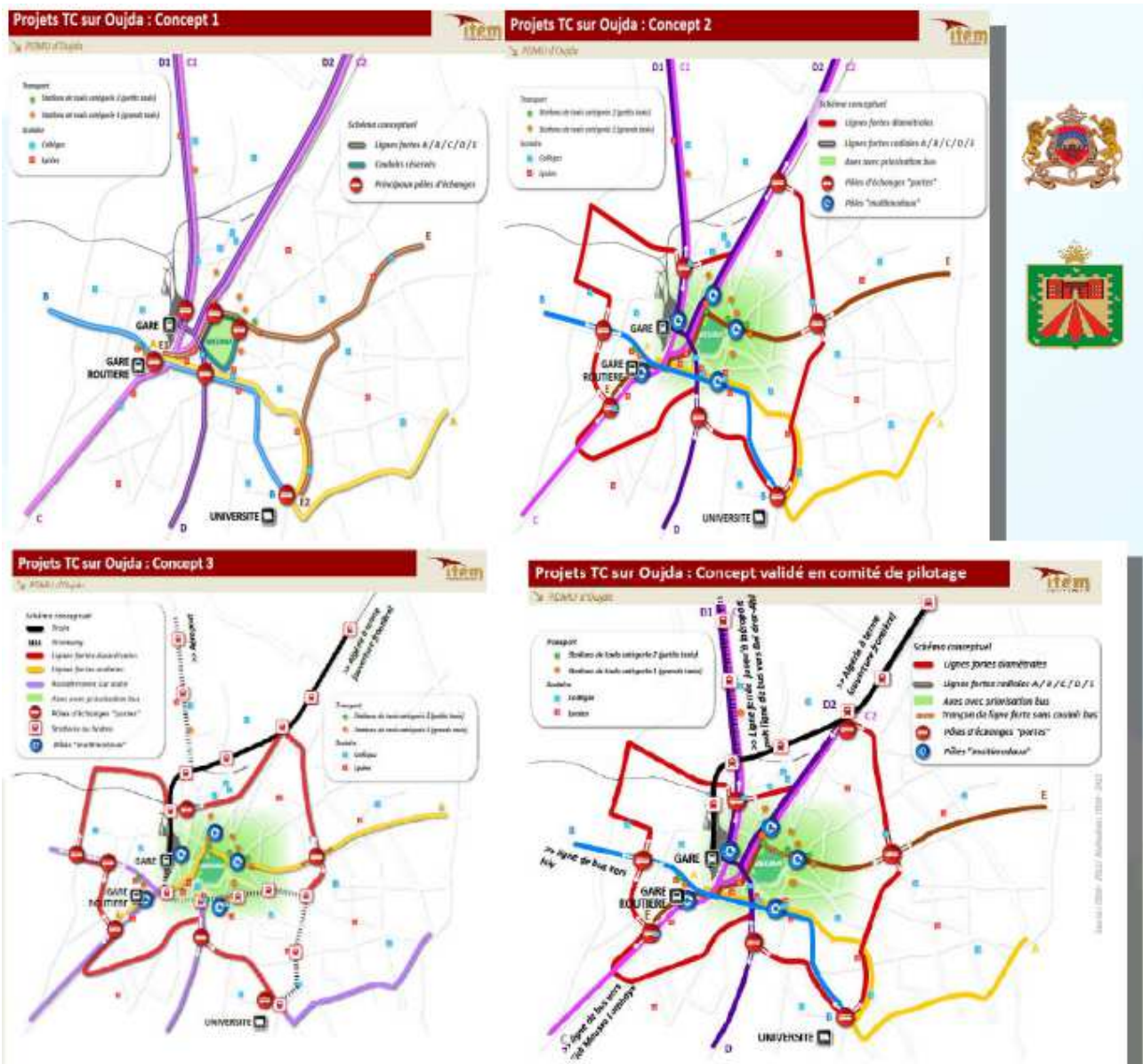
- **Un débat autour de trois scénarios**

D'ici 2030, avec un taux de croissance annuelle de 1,09 %, la population de l'agglomération passera de 500 000 à 700 000 habitants. En suivant le rythme actuel de croissance du parc automobile (+6,94 % par an), le taux de motorisation serait de l'ordre de 275 véhicules pour 1000 habitants en 2030. A cette date, toujours dans un scénario au fil de l'eau, le nombre de déplacements passera de 1,56 millions en 2012 à 2,16 millions en 2030.

Le scénario au fil de l'eau pour 2030 laisse penser que les véhicules individuels motorisés représenteront 40 % des déplacements, que la marche à pied ne comptera plus que pour 39 % d'entre eux et que la part du transport collectif sera largement diminué pour atteindre 16 %. Trois scénarios alternatifs ont donc été proposés pour réussir à répondre aux besoins d'accessibilité des populations, à la gestion de la circulation et aux enjeux de sécurité routière (voir Figure ci-dessous).



**Figure n°19: Trois concepts proposés pour les projets de transport collectif et le concept retenu**



Source: PDU d'Oujda

Afin d'observer le degré d'acceptabilité des scénarios, trois groupes de travail ont été réalisés au cours du mois de mai 2013. Au cours de chacun de ces groupes, il a été demandé aux participants de travailler au sein de groupes de 5 à 10 personnes sur les concepts et / ou les pistes d'actions proposés. L'objectif étant de définir de manière concertée les suites à donner sur cette mission 2 du Plan Directeur de la Mobilité Urbaine d'Oujda avant la validation politique.

Il est à noter que ces différents scénarios intégraient la composante environnementale. Comme le montre le tableau n°6, les scénarios 2 et 3 se traduisaient par une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre par rapport au scénario au fil de l'eau de respectivement 17 % et 25 %.

**Tableau n°4: impact en termes d'émissions de Gaz à Effet de Serre des différents scénarios.**

	Etat actuel	En 2030 sans PDMU	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
TC	360 t eqv CO <sub>2</sub>	190 t eqv CO <sub>2</sub>	208 t eqv CO <sub>2</sub>	248 t eqv CO <sub>2</sub>	211 t eqv CO <sub>2</sub>
Automobile	1 050 t eqv CO <sub>2</sub>	1 363 t eqv CO <sub>2</sub>	1 296 t eqv CO <sub>2</sub>	1 043 t eqv CO <sub>2</sub>	959 t eqv CO <sub>2</sub>
<b>TOTAL en t équiv CO<sub>2</sub></b>	<b>1 410 t eqv CO<sub>2</sub></b>	<b>1 553 t eqv CO<sub>2</sub></b>	<b>1 504 t eqv CO<sub>2</sub></b>	<b>1 291 t eqv CO<sub>2</sub></b>	<b>1 170 t eqv CO<sub>2</sub></b>

L'impact « environnemental » des différents scénarios montre que seul les scénarios 2 et 3 peuvent permettre une baisse des émissions de GES par rapport à l'état actuel.

Source: PDU d'Oujda

Le plan a été finalisé en 2015 et la phase de mise en œuvre de la tranche prioritaire du PDU a démarré avec notamment la réalisation d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

**Figure n°20: Le projet de BHNS à Oujda**



Source: PDU d'Oujda