

Royaume du Maroc

Analyse du secteur des transports urbains et options stratégiques

Gestion de la Circulation, du Stationnement et de la Voirie Urbaine

**Atelier de présentation
Rabat - 13 novembre 2006**

Déroulement de la présentation

0. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Déroulement de la présentation

0. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Objectifs de l'analyse et méthodologie

Objectifs de la mission de gestion de la circulation, du stationnement et de la voirie urbaine :

- évaluer la **qualité de la gestion de la circulation et du stationnement** dans les villes du Maroc, à partir de l'analyse des villes de Casablanca, Rabat, Fès et Tanger,
- **formuler des recommandations quant à la stratégie à adopter à moyen - long termes et des priorités d'actions à court terme pour améliorer les conditions de déplacements dans les grandes villes du Maroc.**

Méthodologie :

- une mission de 10 jours (juillet 2006) avec analyse in-situ des villes de Casablanca, Rabat, Fès et Tanger, et rencontres avec les principales autorités et services concernés,
- une analyse des documents de planification existants ou des rapports préalables de la Banque Mondiale,
- un rapport de diagnostic et recommandations à moyen/long termes (septembre 2006),
- un plan d'actions à établir, à l'issue de ces Ateliers.

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Circulation: les problèmes relevés

Les conditions de déplacements en zones urbaines centrales sont la plupart du temps difficiles en périodes de pointes sur le réseau structurant:

- Des **phénomènes de rétention** importants aux carrefours stratégiques (exemple du Carrefour Marjane à Salé)
- Des phénomènes de **pointes du trafic très ponctuels** qui conduisent parfois à des **situations très problématiques** (exemple du retour du Cap Malabata à Tanger: des kilomètres de files d'attente ou du Boulevard Zerktouni à Casablanca)
- Des **reports de trafic sur le réseau secondaire** qui conduisent à une dilution du trafic sur tout le réseau (absence de hiérarchie du réseau)

Ces problèmes aux heures de pointes sont encore relativement concentrés dans le temps et ne concernent que certains nœuds très spécifiques des grandes villes **(excepté à Casablanca)**. Mais il faut **anticiper l'avenir** (fort accroissement du taux de motorisation) !

Exploitation des carrefours : les problèmes relevés

Les conditions actuelles d'exploitation des carrefours sont insatisfaisantes et contribuent fortement aux phénomènes de congestion

- Problématique de la priorité au trafic circulant sur l'anneau dans les **rond-points**: une nécessité non traduite dans les faits
- Déficit d'exploitation des **carrefours à feux**: un potentiel très important d'amélioration des conditions de circulation
- Problèmes de **comportement** des usagers aux intersections: non respect des règles de priorité, manque de respect envers les usagers vulnérables (piétons et deux roues)

Une meilleure gestion de ces phénomènes permettrait d'améliorer sensiblement et à peu de frais les conditions de circulation.

Structure du réseau viaire : les problèmes relevés

Le réseau routier urbain est généralement largement dimensionné pour ses axes principaux, mais présente quelques lacunes de structuration:

- **Une absence de hiérarchisation:** l'aménagement et l'exploitation des axes ne sont pas en adéquation avec leur fonction (réseau principal, collecteur, de desserte, modéré)
- De très nombreuses pénétrantes, alors que les éléments de rocades sont encore peu développés: le trafic de transit n'est pas dévié de l'hypercentre.
- Des activités riveraines des axes (stationnement illicite, livraisons, extension de commerces, etc.) qui diminuent fortement les capacités d'écoulement de ceux-ci (exemple de la voie d'accès à l'autoroute à Fès)

Des programmes ambitieux de remise à niveau urbain et de grandes pénétrantes sont projetés dans plusieurs villes. Mais attention à procéder à des investissements adéquats !

Stationnement : les problèmes relevés

Une absence globale de gestion du stationnement public :

- Le stationnement est essentiellement perçu, aujourd'hui, comme une ressource financière et **non comme un élément clé de gestion de la circulation**
- Le manque de coordination entre la politique de stationnement publique sur voirie et le stationnement en ouvrage ou en aires de stationnement:
 - => *sur-occupation du stationnement sur voirie*
 - => *sous-occupation du stationnement hors voirie*
- L'absence de réglementation du stationnement privé conduit à un manque de places sur domaine privé
(=> accaparement du stationnement sur voirie !)

Une nécessité de procéder à la mise en place de politiques globales de stationnement. La mise en concession du stationnement dans plusieurs centres va dans ce sens.

Autres problématiques : les problèmes relevés

- Les modes doux (piétons et deux-roues) sont les parents pauvres des déplacements: peu ou pas de prise en compte de ces usagers
 - ⇒ *45% des tués en agglomérations sont des piétons*
 - ⇒ *30% des tués en agglomérations sont des deux roues*
- Les déficiences en matière de signalisation, notamment horizontale, entraînent une réduction sensible de la capacité des carrefours et axes routiers
- Le nombre et la gravité des accidents de la route au Maroc est un problème reconnu au plan national. Des actions ont été entamées en vue de réduire ce phénomène (« Plan stratégique intégré d'urgence de la sécurité routière - PSIU»)

Les points positifs

Il existe bien entendu des aspects positifs dans la gestion des déplacements à l'heure actuelle dans les villes marocaines :

- La prise de conscience de la problématique des déplacements (= > la présente analyse)
- La volonté affichée par les autorités marocaines d'améliorer la situation tant qu'il en est encore temps
- En plusieurs endroits, une voirie bien dimensionnée qui offre des potentiels d'amélioration de l'exploitation
- L'existence des commissions de circulation, qui permettent de coordonner les approches des diverses entités
- La stratégie nationale de prévention des accidents, mise en place en 2004

Des exemples de fonctionnement sur lesquels il conviendra de s'appuyer pour définir les propositions d'amélioration de la situation des déplacements urbains.

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Problèmes de planification

Des problèmes qui concernent la planification de la circulation en particulier et des déplacements urbains de manière plus générale

- Absence de vision multimodale des problèmes: une approche essentiellement tournée vers la résolution ponctuelle des problèmes
- Absence de plans de déplacement urbain et de plans de circulation intégré (véhicules particuliers, stationnement, piétons...)
- Manque de liaison avec l'urbanisme et les projets de développement urbain (exemple d'Anfa à Casablanca)
- Prédominance de l'importance accordée aux infrastructures plutôt qu'à la gestion et l'exploitation dans le traitement des problèmes
- Manque de maîtrise du domaine des déplacements par les techniciens

Le manque d'approche de planification dans les déplacements urbains et de gestion efficace de la circulation est un des sujets les plus préoccupants en matière de mobilité urbaine.

Problèmes institutionnels

Des problèmes liés à divers facteurs tels que le fonctionnement « historique » des structures et la modification récente de celles-ci

- Absence de structures responsables des déplacements et de la gestion du trafic dans les agglomérations
- Attribution souvent redondante des responsabilités (dédoublément des services techniques entre communes et Wilayas)
- Coordination insuffisante entre instances concernées (seules les commissions de circulation l'assurent)
- Inadéquation entre responsabilités et moyens affectés (personnel, matériel)
- Manque de sensibilité à la problématique des déplacements, notamment de la part des élus
- Des capacités d'expertise technique clairement insuffisantes
- Manque de considération de l'ingénierie urbaine

Ces problématiques sont déterminantes dans l'optique d'une amélioration rapide des capacités en matière de déplacements urbains et de gestion de la circulation

Problèmes techniques

Des problèmes qui pourraient être largement résolus :

- Déficit technique important dans l'exploitation des carrefours à feux: fonctionnement rigide, absence de détection, absence de stratégie de régulation
- Absence de mesures techniques en faveur des transports publics (sites propres, priorités aux carrefours, ...). La priorité est actuellement donnée à l'automobile...
- Absence de base de données, d'observatoire sur les déplacements, d'outils informatiques => des analyses quantitatives impossible à mener
- Absence de dispositions en faveurs des modes doux => un nombre important d'accidents

Ces déficits techniques sont essentiellement dus à un important manque de formation des techniciens en charges des déplacements.

Problèmes réglementaires

Des règles de conduite et de circulation qui devraient être mises à jour :

- Un code de la route obsolète (datant de 1953) qui doit être actualisé (réflexions dans le PDU de Casablanca)
- Une uniformisation indispensable des règles de conduite à l'échelon national (exemple de la règle de priorité dans les ronds-points)
- L'importance d'un contrôle efficace par la police (comme c'est en général le cas en matière de vitesse ou de stationnement)

Une clarification, mais aussi une bonne information des règles de base relatives à la conduite contribuerait à l'amélioration des conditions de déplacements.

Problèmes comportementaux

Cette problématique ne doit pas être sous-estimée : conséquences en termes d'accidents et de capacité des réseaux

- Non respect du code de la route, pas forcément bien connu de la part de tous les usagers
- Manque de considération des automobilistes envers les piétons et usagers deux roues
- Des comportements risqués de la part des piétons en traversées des carrefours et axes routiers

Les problèmes comportementaux sont parmi les facteurs importants qui contribuent aux problèmes de circulation en zones urbaines.

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Facteurs d'accroissement de la mobilité

Les conditions actuelles de déplacements, souvent difficiles dans les centres urbains, vont encore s'accroître dans les années à venir, en raison de facteurs conduisant à un accroissement de la mobilité:

- Un phénomène de concentration de la population dans les zones urbaines
- L'étalement des périphéries, qui entraîne une augmentation des distances entre domicile et lieu de travail
- Le développement urbanistique très fort dans certaines zones à l'intérieur même des villes (Anfa à Casablanca, bord de mer à Tanger, Hay Riad à Rabat...)
- L'augmentation inéluctable du taux de motorisation, actuellement encore très bas au Maroc:
 - ~50 véhicules/1'000 hab dans les villes
 - ~120 véhicules/1'000 hab à Casablanca
 - ~500 véhicules/1'000 hab en Europe

Il est vital d'anticiper cette évolution, sous peine d'aboutir à des situations de congestion globale dans les centres urbains.

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Recommandations à court terme

1. Création d'entités locales responsables des déplacements et de la gestion de la circulation (1/2)

- **Rôles :**

- définir la stratégie multimodale des déplacements à l'intérieur d'une agglomération
- assurer la coordination avec la planification en matière d'urbanisme
- assurer la coordination avec les constructeurs de nouvelles infrastructures, avec l'Etat central (DRE) et la Police
- gérer les déplacements et la circulation dans l'agglomération

- **Structure/composition :**

2 unités de base:

- **Unité de planification:** études stratégiques (plans de déplacement urbain, politique modale), observatoire des déplacements, politique des transports collectifs, évaluation des besoins d'investissement et de financement à moyen/long terme
- **Unité de gestion du trafic:** préparation, mise en œuvre et gestion du plan de circulation

Recommandations à court terme

1. **Création d'entités locales responsables des déplacements et de la gestion de la circulation (2/2)**
 - **Diverses solutions pour l'implantation des Unités de Planification:**
→ *Discussion lors de l'Atelier Institutionnel*
 - **Deux solutions pour l'implantation des Unités de Gestion du Trafic:**
 - *service « gestion du trafic » à l'intérieur des Unités de Planification*
 - *services municipaux à part entière (dans chaque ville de plus de 200.000 habitants): a priori, la solution la plus efficace*
 - **Conditions de mise en place:**
 - une **formation** adéquate des membres de ces services ou agences
 - la mise à disposition de **moyens techniques** adéquats (informatiques notamment)
 - une valorisation des **conditions de travail**
 - **condition préalable à l'obtention de budgets alloués par l'Etat pour les déplacements ?**

Recommandations à court terme

2. Obligation d'engager des démarches de plans de déplacements et de plans de circulation

- **Description :**

- obligation d'élaborer des plans de déplacements urbains à l'échelon des agglomérations (horizon d'au moins 10 ans, révisés tous les 5 ans), puis les plans de circulation qui en découlent (à court terme)
- démarche obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 500'000 hbts
- possibilité de mettre en place des plans de circulation spécifiques selon les cas (ex: poids lourds à Casablanca)

- **Conditions de mise en oeuvre :**

- cohérence des périmètres d'étude (périmètres fonctionnels)
- délais de mise en oeuvre à fixer (p. ex. pour 2010)
- appui financier de l'Etat central (via la DGCL ?)
- démarche facultative (avec subventions) pour les villes de 200'000 à 500'000 habitants

3. Modification de l'exploitation des carrefours

- **Description :**

- généralisation de la priorité à l'anneau dans les carrefours giratoires
- introduction des tourner-à-gauche « à l'indonésienne » dans les carrefours à pertes de priorité
- amélioration du fonctionnement de la régulation

- **Conditions de mise en oeuvre :**

- investissements dans la régulation des feux lumineux
- modification du Code de la route
- information et formation des agents de la police
- communication auprès de la population

Recommandations à court terme

4. Création d'une base de données sur les déplacements dans chaque grande ville :

- constitution d'une base de données relatives aux déplacements: données de trafic, voyageurs en transports publics, relevés de voirie, statistiques accidents, données de stationnement, etc.
- suivi et mise à jour régulière de cette base de données
- mise à disposition de données pour tout projet ayant des impacts sur la circulation

5. Mise en place de politiques de stationnement dans les zones urbaines :

- analyse quantitative et détaillée de la situation du stationnement public des centres urbains et définition d'une politique de gestion et de tarification de ces places
- élaboration de règlements relatifs aux exigences à poser en matière de stationnement pour les nouvelles constructions (Code de l'Urbanisme)

Recommandations à court terme

6. Formation de base en déplacements, circulation, stationnement

- **Description :**

- destinée aux techniciens en charges des déplacements
- formation continue à mettre prioritairement en place
- formation spécifique à intégrer au cursus des écoles d'ingénieurs
- formation particulière destinée à la police

- **Conditions de mise en oeuvre :**

- des enseignants spécifiquement formés et d'expérience
- une formation « obligatoire » pour le personnel des nouvelles entités en charge des déplacements

7. Mise à jour du Code de la route et information

- **Description :**

- accélération de la mise à jour en cours du Code de la route datant de 1953
- mise en cohérence des pratiques actuelles régionales (p. ex. pour les giratoires)

- **Conditions de mise en oeuvre :**

- à appliquer à l'ensemble du territoire
- information importante à la population (campagne de promotion du nouveau Code de la Route)

Recommandations à moyen - long termes

D'autres mesures sont à envisager à plus long terme, après mise en place des mesures décrites précédemment :

- **Elaboration d'une charte ou d'un guide méthodologique des aménagements urbains**
 - pour aider les responsables locaux dans l'élaboration de projets
 - pour uniformiser les aménagements de voirie entre les villes

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

O. Objectifs de l'analyse

1. Synthèse du diagnostic

2. Typologie des problèmes et causes

3. Perspectives d'évolution

4. Recommandations stratégiques

Questions de compréhension

Discussion/débat

Merci pour votre attention ...

