

Mobilité urbaine au Maroc

SKALLI Mounia
Ingénieur Transport
NOVEC

Introduction

La mobilité urbaine signifie l'accessibilité spatiale et temporelle d'un territoire à un autre, à l'intérieur d'un même périmètre urbain. Cette mobilité est partie prenante de la vie de l'être humain. Pouvoir se déplacer au gré de nos besoins ou de nos envies est une nécessité absolue. C'est la condition même du développement de l'économie, de la vie sociale et de l'épanouissement des individus.

La réflexion sur la mobilité repose sur la prise en compte de la complexité de tout le système : l'infrastructure, les moyens de transport individuels ou collectifs, la localisation des activités et des habitations...

Au Maroc, comme dans la plupart des pays en voie de développement, le contexte urbain est en pleine mutation. L'accélération du phénomène d'urbanisation, l'augmentation de la demande en déplacement, la défaillance des transports publics... ont engendré la multiplication des problèmes de déplacement. La mobilité est devenue un enjeu important non seulement parce qu'elle conditionne l'accessibilité, mais aussi parce que son insuffisance devient un des sujets de mécontentement du public et une entrave au développement de la nation.

Le présent article est une modeste synthèse du vécu d'un citoyen marocain, d'une expérience jusqu'à là encore très courte dans le diagnostic de la situation des transports au Maroc, et d'une réflexion d'un ingénieur débutant ayant eu la chance de savourer l'ingénierie des transports.

Nous passerons en revue dans un premier temps quelques constats concernant la situation de la mobilité au Maroc et leurs conséquences sur la collectivité, nous enchaînerons par des propositions de pistes d'amélioration et nous conclurons par une lueur d'espoir qui s'annonce à travers des initiatives de l'Etat Marocain. En aucun moment, nous ne prétendons l'exhaustivité des constats, conséquences ou pistes d'amélioration, ce ne sont que des brins qui peuvent se développer d'avantage et en continu.

I Constats et conséquences de la situation de la mobilité urbaine au Maroc

I.1 Constats

I.1.1 Evolution quantitative de la demande de mobilité à l'intérieur des villes en inadéquation avec les systèmes de transport

Une évolution quantitative de la demande de mobilité est enregistrée dans la plupart des villes marocaines compte-tenu de leur développement. Cette évolution est due principalement à la croissance démographique qui se traduit en termes urbains par le développement de nouveaux quartiers mais aussi par la densification des espaces actuellement urbanisés, au renforcement des capacités de service des villes, au développement économique (accroissement des mouvements de travailleurs, déplacements de poids lourds...)...

A ceci vient s'ajouter l'évolution actuelle des politiques d'aménagement au Maroc qui s'éloigne d'une vision cohérente entre le système de localisation des habitats et des activités et celui des transports. En effet, il est constaté que l'implantation des nouvelles zones d'activités est souvent excentrée des centres-villes, ce qui signifie un allongement significatif des déplacements notamment l'accroissement des distances parcourues dans les trajets quotidiens « domicile-travail », « domicile-école » avec en général inadéquation de l'offre organisée des transports en commun.

Les politiques d'aménagements à l'intérieur des villes n'intègrent souvent pas le volet « déplacements » ou l'intègre d'une manière inadéquate. Nous citons ici, à titre d'exemple, le cas de l'une des grandes villes marocaines, où l'on autorise chaque année, depuis 2004, la construction d'une centaine d'immeubles (atteignant les R+8) dans des zones qui étaient jusque là, des zones Villas. L'évolution de ces quartiers engendre naturellement plus de demande en déplacements. Et, du moment que, l'infrastructure était « taillée » sur une demande relativement faible par rapport à celle actuelle, la capacité de l'infrastructure viaire doit suivre, en termes d'emprise (largeurs de voies, trottoirs...) et/ou d'exploitation (traitement différent des intersections...).

I.1.2 Aménagements viaires inappropriés

Dans la plupart des grandes villes Marocaines, de nombreux déplacements sont réalisés à pied (d'après l'étude PDU du grand Casablanca, la marche à pied constitue 52% des déplacements). Cela dit, les circulations douces sont insuffisamment prises en compte dans les aménagements de la voirie urbaine, qui se font généralement en faveur de la voiture. Les voiries ne sont donc pas forcément adaptées aux besoins des circulations douces :

- les **trottoirs** sont aménagés de manière irrégulière, souvent par les propriétaires riverains, ce qui engendre des décrochements de niveaux fréquents. Ils sont souvent empiétés par des activités commerciales (terrasses, stockage, étalage) ou par du stationnement,
- les **passages piétons** sur la chaussée sont peu ou pas formalisés. Les traversées de chaussées se font la plupart du temps de manière informelle,
- Les circulations réalisées en deux roues prennent place dans les flux automobiles.

Les circulations douces nécessitent une infrastructure et des aménagements adaptés, notamment des voiries avec partage modal clair en particulier les voies dédiées aux deux roues, et des trottoirs bien aménagés, suffisamment larges, continus dans l'espace et épargnés de toute occupation ou exploitation anarchique à d'autres fins (stationnement, commerces, etc.).

Il est à noter que, en raison des conflits avec les circulations automobiles, de l'inadaptation des aménagements et de certains comportements, la sécurité des déplacements doux est mise en jeu, les piétons constituent une proportion importante des victimes d'accidents de la circulation.

1.1.3 Gestion inefficace du trafic

Un autre problème se présente, c'est celui de la mauvaise gestion de trafic dans nos villes.

Le premier constat qui interpelle c'est le fait que le traitement des intersections est souvent fait sur la base de principes d'aménagement et non pas de fonctionnement et d'exploitation. Le choix entre carrefours giratoire, carrefours à feux ou carrefour à perte de priorité ne tient pas compte d'une logique de gestion de trafic. En plus, quand nous choisissons de traiter une intersection par des feux tricolores, la gestion de ces feux est attribuée aux services d'éclairage publics !!

On ne peut pas parler de traitement d'intersections sans évoquer la hiérarchisation des voies. En effet, les fonctions des voies dans nos villes ne sont pas clairement identifiées, ce qui implique une difficulté de circulation et congestion par endroit, et une dégradation du cadre urbain se répercutant négativement sur la sécurité routière et le cadre urbain.

1.1.4 Transports en commun inadaptés

Les transports en commun urbains sont confrontés à une demande de déplacements particulièrement forte du fait de la faible motorisation des ménages. Les transports en commun formels n'arrivent pas à suivre le développement de cette demande. Les grands constats des usagers sont :

- les horaires de passage et fréquences aléatoires,
- la surcharge des véhicules,
- la vétusté du parc,
- les temps de parcours très longs par rapport aux modes individuels du fait de l'absence de systèmes de priorité aux modes collectifs,
- le manque d'information concernant le réseau des transports en commun notamment les parcours des lignes et les connexions entre lignes, les fréquences et les horaires de passage,
- le manque d'espaces conviviaux pour l'attente (pas d'abribus...)
- ...

L'inefficacité des transports collectifs institutionnels favorise fortement la pénétration des transports informels notamment les grands taxis (les grands taxis sont formellement autorisés à réaliser des déplacements en milieux interurbains).

1.1.5 Compétence Marocaine en souffrance

L'expérience marocaine dans le domaine d'ingénierie de transport est très modeste, bien que les compétences existent (elles sont rares mais elles existent), l'ingénierie Marocaine est défavorisée par

manque de références ! On fait appel à des expertises internationales pour réaliser des études et proposer des solutions plutôt « prêtes-à porter » : le retour d'expérience dans des contextes non similaires est un plus, mais la connaissance parfaite du contexte est indispensable, et personne ne cerne un problème mieux que celui qui le vit.

1.2 Conséquences

Les conséquences des constats énumérés précédemment et d'autres non cités sont nombreuses, citons à titre indicatif :

- L'accidentologie ;
- La perte du temps qui engendre un impact sur la productivité ;
- L'encouragement à l'utilisation des modes de transport individuels qui sont à l'origine également de plusieurs des impacts comme la congestion et la pollution ;
- L'accessibilité difficile surtout aux lieux de travail ce qui implique un impact sur le rendement des individus ;
- La congestion ;
- Le stress ;
- Les nuisances à l'environnement : pollution atmosphérique, bruit... ;
- La santé publique est également impactée par la pollution atmosphérique et le stress ;
- L'utilisation plus accrue de l'énergie ;
- L'espace de vie non convivial...

Ces impacts font que le secteur « mobilité urbaine » dans notre pays est en deçà de ce qu'il devrait pour que le transport soit l'un des leviers de l'économie nationale et de son développement social.

II Pistes d'amélioration

Une attention particulière doit être apportée aux enjeux de la mobilité lors de la planification des opérations d'aménagement :

- Les décideurs doivent disposer d'éléments leur permettant d'accompagner très en amont, par une démarche intégrant la mobilité, leurs décisions relatives aux projets d'aménagement, au choix et à l'organisation des espaces pour minimiser les déplacements ;
- Mettre en place des plans de mobilité où seront privilégiées toutes les solutions de transport capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle (marche à pied, vélo, transports collectifs...), à savoir : le partage clair de la voirie entre les différents modes, la restructuration des transports collectifs...
- Revoir les systèmes de gestion de trafic notamment :
 - La hiérarchisation des voies avec fonctions clairement perçues,
 - L'orientation des développements des villes de façon à faire respecter les fonctions attribuées,
 - Le traitement des intersections selon les besoins de fonctionnement appropriés,
 - gestion des feux selon la demande et/ou la volonté publique (coordination entre les feux, phasage approprié...),
 - contrôle d'accès en cas de nécessité,

- La restructuration des transports en commun pour répondre convenablement à la demande actuelle et gratter sur la part de marché de la voiture particulière,
- Le réaménagement de la voirie urbaine en adoptant un partage modale clair,
- L'encouragement du développement de l'expertise nationale dans l'ensemble des domaines liés aux déplacements, que ce soit au niveau des maitres d'ouvrages (comités techniques et de pilotage qui suivent et valident les études), ou des bureaux et consultants qui réalisent les études. L'amélioration de la situation de la mobilité au Maroc n'est pas une action à mener du jour au lendemain, il faut assurer le suivi et l'amélioration continue en promouvant l'ingénierie Marocaine, un expert étranger a certainement des outils qui ont montré leur efficacité dans certains contextes, mais c'est le marocain qui a toujours vécu les problèmes de mobilité du jour au jour qui est mieux placé, si l'occasion lui est présentée, pour remédier aux problèmes de mobilité de son pays.

III Conclusion : Restons optimiste !

En guise de conclusion, nous signalons qu'une volonté publique salubre est clairement affichée pour l'amélioration de la situation de la mobilité urbaine au Maroc. Une stratégie Nationale sur les Déplacements Urbains a été dernièrement lancée par le ministère de l'intérieur, avec appui d'institutions internationales, visant « *l'établissement d'un système de déplacements urbains, efficace, de qualité, au moindre coût, respectueux de l'environnement et garantissant une viabilité financière durable (priorité au transport en commun)* »*. Cette politique a pris place suite à une prise de conscience des pouvoirs publics de l'importance du secteur des transports publics dans la compétitivité des villes, l'amélioration de la qualité du cadre de vie du citoyen et le développement de l'économie nationale, et à la mise en place d'une stratégie de repositionnement de la tutelle pour jouer le rôle d'assistance, de soutien et d'accompagnement des collectivités locales.

Espérons que ce processus d'amélioration continue à avancer, avec le lancement d'études ciblées, et la mise en applications des solutions proposées.

* Source : présentation de la nouvelle politique du Maroc pour le développement du transport urbain, M. CHADALI, décembre 2008.