

Royaume du Maroc

Journée des Plans de Déplacements urbains

8 janvier 2008

(voir liste des participants)

Ouverture par M Boutayeb, wali, DGCL (qui assiste en totalité à la séance).

Il rappelle les enjeux majeurs et la triste situation des déplacements urbains. Il évoque l'appui technique de la Banque Mondiale. L'un des pas majeur a été la prise de conscience de la nécessité d'un financement de l'Etat de ce domaine Dès le 9 janvier cette question du financement va être approfondie. Mais aussi des besoins d'encadrement au niveau de l'Etat (création d'une division en charge au sein de la DPE, création annoncée d'une direction au sein du ministère de l'Equipement). Se pose enfin la question de la formation et des compétences techniques.

Aujourd'hui, l'accent est donné à la planification, avec le soutien financier de l'Etat au lancement de PDU, en liaison avec la coopération décentralisée. Une convention cadrera l'engagement de ces PDU dans chaque ville. La présente session va permettre d'aborder les aspects méthodologiques.

Il termine en rappelant le séminaire régional sur les déplacements urbains en méditerranée, occasion pour le gouvernement marocain d'annoncer des mesures importantes sur ce sujet.

Intervention du professeur Blanc, de l'école Polytechnique de Lausanne (voir PPT)

Au-delà des terminologies (plan communal de mobilité, PDU, ...), sur la base de son expérience concrète dans différentes villes pendant 30 ans (notamment en bureau d'études, tant en Europe qu'en Afrique), permettant de voir les nombreuses évolutions et les échecs d'études sans lendemain, il est clair que la formation des techniciens qui porteront ces études globales est essentielles et constitue une base incontournable de la réussite des démarches.

Il cible les « fondamentaux » pour la réussite d'un « bon » plan de mobilité :

1. **les décideurs soutiendront les plans de A à Z** (ceci commence par le temps personnel dégagé par le décideur, ceci continue par la ténacité et la durée de l'effort, car des études aux réalisations, il y aura très longtemps, environ 10 ans);
2. **des techniciens « solides »** pour maîtriser l'ouvrage et l'œuvre (de la planification jusqu'à la réalisation, dans tous les modes, avec une vision large et vraiment multimodale), en secteur public ou en secteur privé (ces derniers connaissant parfaitement les contextes locaux) ;
3. **une définition claire des objectifs et des résultats espérés** (avec un équilibre entre accessibilité et qualité de vie des résidents), avec un volontarisme fort (il n'y a pas de fatalité : « on doit vouloir une ville et non subir une ville » ; c'est le décideur qui définit les réseaux et non la modélisation des tendances). C'est au décideur de décider du partage de l'espace public, en contraignant l'usage de l'automobile. Le décideur doit préciser les résultats qu'il attend, aux différentes échelles (une zone calme ici, ...) ;
4. **le territoire, l'espace public, l'environnement... intégrés dans l'approche « déplacements »**. Les déplacements sont un outil au service de... l'urbanisme, l'environnement, la politique commerciale, le développement des activités, Les déplacements sont au cœur de la ville, de la vie ;

5. **une méthodologie d'étude éprouvée pour l'analyse diagnostic.** A priori **trois étapes** : l'analyse de la **situation actuelle** (aujourd'hui, pas en 2040 !), avec des éléments chiffrés (caractéristiques de la demande et de l'offre/par exemple nombres de places de stationnement occupées à une heure donnée, points forts et points faibles, enjeux et atouts) mais aussi des aspects qualitatifs (qui stationnent ? des résidents ? qui transitent sur telle voirie ? combien de gens venant travailler ?...); **prospective à moyen et long terme** (en termes de mobilité et d'aménagement du territoire), avec une vision volontariste, multimodale (chaînes de déplacement complexes) à 15/20 ans (qui guideront les actions à CT, à 5 ans), mettant en évidence les modalités de mise en œuvre des orientations des décideurs (place pour les piétons, pour les TC, pour l'automobile, ...); **mise en œuvre et actions à court et moyen termes** (les réseaux et les espaces publics dans 5 ans sont à 99% existants : la priorité c'est donc la gestion optimale de l'existant, le partage de l'espace public, des actions pragmatiques et concrètes), avec la hiérarchie des réseaux, l'amélioration de la gestion des nœuds (régulation des carrefours à feux, priorité des TC, traversées piétonnes), une politique de stationnement, une optimisation des performances des systèmes de transports publics existants (bien avant tout investissement lourd !!!), une prise en compte des modes doux (trottoirs, piétonisation, ...);
6. **des outils multimodaux liés et cohérents entre eux**, en évitant les disparités financières, spatiales, (oubli de la périphérie par exemple au profit du centre ville)... en faveur de tel ou tel mode (voitures, TC lourds, ..., et oubli, par exemple, d'amélioration du réseau de bus ou des stationnements et cheminement piétons de rabattement). Un tramway doit être une opportunité pour retravailler stationnement, partage de voirie, accessibilité piétonne, etc...;
7. **des ressources financières de A à X** : il est en effet impossible de prévoir Y ou Z ! Le PDU doit être financièrement réaliste et équilibré (CT et MT, différents modes, ville existante et quartiers nouveaux planifiés...)
8. **la communication interne et externe, passage obligé.**

En conclusion, un plan de déplacement urbain, et plus globalement une politique de déplacements urbains est une œuvre de très longue haleine qui suppose une grande constance, une grande persévérance.

Intervention du professeur Nunes da Silva (voir PPT)

Il aborde quelques questions clef pour les PDU. Les tendances lourdes influant la mobilité sont : la croissance urbaine, l'urbanisation discontinue et la périurbanisation, l'accroissement des échanges commerciaux, l'augmentation de la motorisation, les facteurs sociodémographiques (baisse taille des ménages, activité des femmes, vieillissement, ...), explosion des loisirs. Doit-on subir ces tendances, ou définir la ville que l'on veut. Rien ne sert de courir derrière ces tendances exponentielles, face à un fait, la limitation physique des espaces publics.

C'est dans les pays émergents que l'on voit les taux de croissance urbaine et de motorisation ; ils sont face aux défis, mais encore en capacité d'agir. Or on constate une explosion de la longueur des déplacements, une perte de marché des TC, un éclatement des motifs et destinations de déplacement, un isolement de populations dépendantes des TC, des zones à faible densité difficiles à desservir.

Mais attention à ne pas répondre par des stratégies couteuses de nouvelles offres d'infrastructure, sans se mobiliser sur l'équilibre de la conception urbaine en amont. Attention aux réponses trop sectorielles : stationnement, voiries et circulations, urbanisme, etc.... Attention au mépris des

modes de déplacement traditionnels. Il faut en finir avec le mythe de la séparation physique des modes et infrastructures de transport remontant aux années 60.

Respectons les modes traditionnels, et partageons l'espace en faveur des TC. Voici la base de l'orientation nouvelle des PDU.

D'où les enjeux clef :

- la connaissance de la réalité : le **diagnostic des conditions locales** est essentiel, il doit être pertinent et crédible, sans se laisser influencer par des exemples d'ailleurs mais inadaptés (il cite le projet d'un métro dans une grande ville d'Afrique, où la majorité de la population a déjà du mal à payer les bus minables qui circulent : qui paiera ?).
- une prospective qui doit intégrer **des scénarios contrastés**. Il cite des exemples de réponses : parc relais/gare de train/correspondance quai à quai avec le tram.
- **l'intégration de l'urbanisme et des déplacements**, et au-delà des équipes travaillant sur les différents domaines (il cite le cas de Lisbonne), en veillant à **maintenir une mixité des fonctions des quartiers** (à l'exemple des vieux centres-villes). Il cite le cas d'une zone de foires d'exposition, servant en semaine de parc de stationnement relais pour accéder au centre ville. Il évoque un exemple de respect des modes traditionnels de déplacement, en s'appuyant sur Lisbonne, qui, pour son centre en colline, développe des systèmes de déplacements piétons assistés (funiculaires, escaliers roulants, ascenseurs publics, ... le tout coordonnés) et en rappelant les systèmes de location de vélos, couplés avec des parcours cyclables.

En conclusion, il faut garder le maximum de diversité d'offre de transports, partageant la voirie et l'espace public.

Intervention de l'ingénieur Ph Darbour du CETE de Lyon (voir PPT)

Il présente l'expérience française des PDU, en mettant en valeur des éléments de leçons à tirer. Il rappelle que les PDU en France constituent une expérience de 30 ans, et qui continue (on en fait toujours, non seulement dans les grandes villes, mais dans les villes moyennes ; 80 en cours).

Un PDU, c'est d'abord des objectifs affichés, précis, contrôlables, mais surtout partagés, c'est-à-dire au-delà même des offres de transports, vers des objectifs plus sociaux (« ville plus sûre », « ville solidaire », ...), tendant à décrire la ville que l'on veut. Il insiste sur la **très bonne performance en termes de déplacements de villes n'ayant pas de système lourd de transports** (cf Dijon, 250 000 habitants, avec 140 voyages par habitant et par an en TC, c'est à dire au niveau de Montpellier, qui a un réseau important de tram). Dans ces villes, la qualité de la desserte bus assure une telle qualité de service que l'attractivité pour les TC devient très forte.

Un PDU, c'est un processus long et évolutif, avec des objectifs qui évoluent. La majorité des PDU en France concerne en fait l'amélioration des réseaux de bus, soit en totalité (la majorité des villes) soit en complément de systèmes lourds. **Les bus restent le système de TC largement majoritaire dans les villes françaises. Les améliorations du service de bus ont des impacts rapides et importants, à peu de frais.** Les villes moyennes françaises développent leurs réseaux de bus dans un cadre de réaménagement des espaces publics, avec une réflexion multimodale au niveau des agglomérations (piétons, cycles, ...).

Un PDU, c'est d'abord une articulation forte urbanisation/déplacement (il cite l'exemple de **Montpellier**, avec un premier projet d'urbanisation et de déplacement dès 1976, mais aussi la politique de déplacements adaptée aux zones périurbaines à **Grenoble**), avec notamment une politique foncière en cohérence.

Un PDU, c'est un outil de planification multimodale (il évoque différents aspects depuis les parcs de stationnement relais jusqu'à la tarification unique, et revient sur le cas de Grenoble, utilisant l'ensemble des outils et systèmes pour contrer le développement de la voiture).

Un PDU doit être suivi et évalué régulièrement. Il insiste sur l'importance des données et de leur capitalisation, pour comparer, pour quantifier, etc... Les données et modèles peuvent permettre de **tester divers scénarios**. Il s'appuie sur un exemple d'approche comparative de trois scénarios dans une ville moyenne française (Vienne). Il montre alors l'importance de développer tous les modes alternatifs à la voiture : marche à pied, deux roues, bus, train, dans une échelle pertinente de niveau d'agglomération. Les scénarios permettent de visualiser la nécessaire mobilisation des décideurs pour vouloir une orientation donnée.

Un PDU, ce sont des données, recueillies par des enquêtes, permettant de définir et suivre des indicateurs, d'appuyer les décisions. Ces données dépendent des objectifs spécifiques du PDU.

Un PDU, c'est une démarche de management et de partenariat. Acteurs, partenaires (professionnels, associations, usagers, habitants de quartiers, entreprises et employeurs, ...)/ Il insiste sur la préparation de la concertation, pour permettre réellement aux partenaires de se former, de se sensibiliser. La concertation commence dès les études, pour assurer un partage progressif des problématiques et des projets. Une concertation trop tardive aboutit à des rejets et à un échec. Ceci suppose **une animation très professionnelle**, une organisation, des étapes de validation, puis de décision (c'est l'éminente responsabilité du décideur). Ceci demande **du temps, de la durée**, qui permet une bonne appropriation, une acculturation, par tous les acteurs, à commencer par les décideurs.

Intervention de Madame N Dereme, conseillère en mobilité, chef du service de la mobilité de Namur (Belgique) (voir PPT)

Elle décrit l'expérience concrète du plan communal de mobilité de sa ville, en l'insérant dans le cadre national de Belgique.

Le cadre institutionnel belge prévoit une responsabilité des régions en matière d'équipement et de transports (notamment la région gère les sociétés de bus). Le ministère compétent encadre et anime les plans communaux de mobilité (PCM).

La première étape, sur initiative communale, est constituée par une charte de la mobilité signée entre les acteurs principaux (région, commune, sociétés de transports, ...). C'est un engagement de faire ensemble les études et de mettre en œuvre les conclusions du PCM.

La région finance à hauteur de 75% le PCM, et participe au comité de pilotage. La région finance la **formation de conseillers en mobilité** au sein des services de la commune et des sociétés de transports. Ces conseillers sont **mis en réseau** (650 formés à ce jour). La région finance les postes de conseillers en mobilité des villes les plus importantes. **La région finance ensuite les projets issus du PCM à hauteur de 75%** sous trois conditions au moins : une charte a été signée, un PCM a été mené, un conseiller a été mis en place et a été formé.

Le PCM est mené par le service municipal de mobilité, avec l'appui d'un bureau d'études, en liaison avec un comité interne aux services des signataires de la charte et un comité général de suivi à caractère plus politique, et la mobilisation pour la mise en œuvre des projets d'un service communal dédié, la régie urbaine de l'équipement (gestion des horodateurs, des parcs de stationnement, création et gestion des espaces publics, ...).

Elle illustre son propos par le volet **stationnement** : création de parcs relais (10 ans d'étude/concertation/réalisation), avec mise en place des navettes coordonnées (les recettes de stationnement du centre ville permettent de financer parcs relais et navettes), puis reprise du stationnement en centre ville (horodateurs). L'ensemble **génère des bénéfices pour la commune**

(3 millions € par an), avec des taux forts de rotation sur les places de stationnement en centre ville (12 par jours), des places disponibles, et donc un accroissement de la visite des commerces du centre villes.

Elle évoque aussi la politique de gestion des espaces publics : création de sites propres bus, piétonisation, élargissement de trottoirs, etc.... **La circulation des piétons en centre ville s'est accrue de plus de 30%, de même que le chiffre d'affaires des commerçants.**

Elle conclue en évoquant la complexité d'un projet sur 10 ans, et donc l'importance des aspects de pilotage s'appuyant sur le fil conducteur du PCM : rôle fort du conseiller en mobilité. Tout ceci suppose **de l'ambition, de la ténacité**, de la communication.

M Chadali, directeur, DPE/DGCL commente les différentes interventions, et retient divers éléments de réussites d'un PDU : réaliste, un cadre institutionnel clair, notamment financier, souple et évolutif, tenant compte de l'urbanisation, en multimodalité, porté par des gens compétents et formés, utilisant la communication pour associer les acteurs, l'Etat pouvant aider par des mesures incitatives. Il lui semble important d'être souple pour s'adapter aux spécificités des villes. Il s'interroge sur l'utilisation de modèles de trafic.

M Pipien, conseiller en développement urbain durable à la Banque Mondiale ajoute qu'il est essentiel d'accompagner les démarches de PDU par **des actions concrètes à court terme, afin de crédibiliser le discours** (des couloirs bus ? une meilleure gestion de carrefours à feux ?...).

M Boutayeb reprend au vol cette remarque et insiste en effet sur la **nécessité d'accompagner les PDU par des actions précises et concrètes à court terme**. Il cite les rêves idéaux à Casablanca et à Rabat, par exemple, alors que la situation au quotidien se détériore. Ceci suppose une attention à l'amélioration de l'existant, avec les compétences existantes, en particulier celles techniques du ministère de l'Équipement (ses agents savent mener des grands projets complexes). Il résume cela par **les indispensables « réalisations facilitatrices »**. Il rappelle l'utilité de bien doser le niveau des données à recueillir de façon à se focaliser sur la définition de la politique. Les données à recueillir dépendent en fait de la politique, et ne doivent pas la précéder, au risque de multiplier les éléments inutiles. **Il adopte l'idée d'une charte de mobilité de Belgique : il faut en effet cet engagement amont pour en garantir la mise en œuvre**. Il confirme qu'au Maroc, la **priorité aux transports collectifs** est nécessaire au Maroc. Ceci d'ailleurs soulève la question des multiples taxis qui se sont répandus dans la ville du fait des carences des réseaux TC.

Tout ceci est un processus long, difficile, et c'est justement l'enjeu des actions facilitatrices, en particulier avec l'appui de la compétence du ministère de l'Équipement.

Questions de la salle :

- critères de nécessité d'un PDU ?
- cadrage technique des études ?
- sur Rabat, réflexion en cours sur un PDU, avec des propositions de réalisation d'actions immédiates correctives, en liaison avec Lyon. Ceci pose des questions à différentes échelles (ville, agglomération, région). Un des éléments essentiels porte sur la desserte des quartiers nouveaux, et donc au-delà sur la nécessaire coordination avec la planification urbaine. Autres éléments à étudier : la sécurité routière, la desserte

marchandises, la tarification. La mise en œuvre devrait mobiliser le secteur privé, via des concessions. Ce qui pose plus en amont la question de la responsabilité institutionnelle.

- Qui signe la charte de mobilité en Belgique sur une agglomération plus large qu'une commune ?
- Ne faut-il pas prévoir un prédiagnostic rapide, avec une première ébauche d'objectifs ?
- Ne faut-il pas accompagner la maîtrise d'ouvrage de la collectivité locale ?

Mme Dereme rappelle que les PCM se font au niveau communal en Belgique, mais, il faut savoir qu'en Belgique, il y a eu récemment un grand mouvement de fusion de communes. Toutefois, il existe un cas de PCM d'agglomération (à Liège) et c'est la région qui pilote directement. En Belgique, le PCM ne traite pas des marchandises.

Le Pr Blanc insiste sur la nécessaire humilité des techniciens, qui rêve d'un idéal inatteignable. Il est urgent d'agir. Vouloir traiter des marchandises dans un PDU, c'est trop ambitieux. Optimiser les ressources actuelles, et travailler à des mesures urgentes concrètes. Il faut avancer par étape, en priorisant un premier diagnostic permettant d'avoir une première volée d'objectifs, en chiffrant de premières étapes. Vous avez besoin de techniciens qui descendent dans la rue. Se lancer dès maintenant sur des modèles n'est pas urgent. Le PDU est un guide, avec une hiérarchisation des réseaux (avec des gabarits par voirie), qui doit servir de référence pour la réalisation quotidienne de projets.

M Darbour rappelle qu'en France, au dessus de 100 000 habitants, les PDU sont obligatoires. Mais toute démarche de réflexion globale sur les déplacements est utile quelle que soit la taille de la ville. Mais, ce sont les méthodes et les outils qui doivent être adaptés. La dynamique reste valable et enrichissante. **Un prédiagnostic rapide est utile pour repérer rapidement les enjeux et les questions, pour mettre en commun ce qui existent.** D'une manière générale, construisez peu à peu votre propre guide de la mobilité au Maroc, tenant compte de vos réalités (taxis nombreux, fort part de la marche à pied, ...). Ne pas se noyer dans une ville sur toutes les problématiques, et donc se mobiliser sur des priorités : sécurité routière ; maîtrise de l'automobile en offrant des alternatives ; la qualité de la marche à pied.

Le Pr Da Silva interroge les Marocains sur le nombre de techniciens compétents en matière de transports et sur le montant des investissements de l'Etat déjà faits dans les villes. En clair que faire avec les gens qu'on a et avec l'argent qu'on a. Quand avez-vous des élections et donc que ferez-vous comme réalisations avant ? Il évoque l'expérience récente de l'Angola sur la planification urbaine, avec une loi extrêmement ambitieuse, mais qui fut un échec par sa complexité et le faible niveau de compétence des techniciens locaux. Il termine en évoquant le récent projet mobilité durable qui va, avec les universités, proposer des plans d'amélioration des déplacements à court terme dans les villes moyennes portugaises (cout total : 700 000€).

Il en conclue :

- **des visions à long terme, mais des actions immédiates** et à court terme ;
- constituer **des bases de données, mais utiliser les connaissances existantes** ;
- **lancer quelques grands projets** pour satisfaire les grandes entreprises, **mais aussi des centaines de petites actions concrètes** et utiles pour la population ;
- **soutenir quelques cas pilotes** en maîtrisant ce qui est en cours, et en tirer les leçons **et mener des actions lourdes de formation** (cf exemple belge des conseillers mobilités) ;
- **une mobilisation équilibrée des décideurs et des techniciens**, ce qui ne se résout pas avec des experts externes ;
- **les consultants ont un rôle de conseil**, mais pas de vente de projets.

M Chadali rappelle que le rôle des pouvoirs publics consiste à organiser et à gérer une mobilité, qui est un fait existant, via la réglementation ou des investissements ou une exploitation. Il s'interroge sur comment mener la première étape de prédiagnostic.

Le Pr Da Silva avance l'hypothèse d'une obligation de faire des PDU pour les collectivités de plus de 250 000 habitants. Au-delà, il faut simplement accélérer la formation de gens en place et travailler avec eux pour élaborer des projets rapidement, quitte à s'appuyer sur quelques bureaux d'études.

M Boutayeb évoque l'expérience des plans de remise à niveau urbaine, qui ont obligé à avoir une approche pluriannuelle (3 à 4 ans) et coordonnée. La DGCL a demandé aux collectivités d'y investir leurs ressources et d'y affecter leur capacité d'emprunts, ainsi que les diverses subventions obtenues auprès divers ministères, avant de débattre des ressources complémentaires à apporter. Cette première génération a permis des avancées importantes, et maintenant on travaille à une nouvelle étape plus qualitative, s'appuyant sur plus de professionnalisation (avec une formation dispensée par l'Etat pour les techniciens locaux concernés).

Il nous faut lancer une démarche similaire sur les PDU. Il faut se lancer et peu à peu on améliorera. Il faut une première fournée, qui ne sera pas parfaite, mais qui nous donnera confiance. On devra en tirer des actions concrètes, modestes. N'essayons pas de traiter tout à la fois. Et appuyons nous sur les techniciens en place, quitte à compléter leur formation.

Il nous faut asseoir cette habitude de planification.

Avant de lancer un PDU, on peut faire un petit prédiagnostic avec l'appui d'experts, notamment marocains, afin de cadrer la démarche. Affinons cette phase.

Créons notre propre histoire, lançons la dynamique, en travaillant sur les 6 ou 8 plus grandes villes marocaines, sachant que les agglomérations de Rabat et Casablanca sont déjà parties : Marrakech, Tanger, Agadir, Fèz, et peut-être Oujda. Sur Casablanca, il faut réfléchir sur un premier programme concret.

Les déplacements urbains sont une problématique qui nécessite une mobilisation des pouvoirs publics, au-delà de l'appel au secteur privé, qui ne peut que répondre à une commande politique ;