

Conclusion du séminaire régional sur les transports urbains, Skhirat, Maroc 22-23 janvier 2008

Les principales conclusions présentées par le Ministère marocain de l'Intérieur, par la voix du Wali, directeur général des collectivités locales (DGCL) et KNA-MENA ont été les suivantes. Ils ont bénéficié d'un large accord de l'auditoire:

1. Le transport urbain est un sujet multidimensionnel. Il couvre en particulier: les systèmes de transports publics urbains, la construction et l'amélioration des rues et des grands réseaux de routes urbaines, la gestion du trafic, la gestion de la demande de transport, de stationnement, de taxis et de transport urbain, le transport de voyageurs et de marchandises, et les questions liées aux piétons et autres moyens de transports non motorisés ;
2. Le transport urbain est un outil pour un processus d'urbanisation équilibré ;
3. Le transport urbain est mieux géré à l'échelle de la région métropolitaine, qui couvre généralement un groupe de municipalités ;
4. À cette échelle efficace, une bonne gestion est promue s'il existe une autorité spéciale en charge de tous les aspects du transport urbain, avec le plein engagement et la participation des conseils municipaux élus et fortement soutenu par le gouvernement central ;
5. La gestion des transports urbains doit être guidée par un processus de planification globale, en bonne coordination avec le processus de planification urbaine ;
6. Construire une infrastructure lourde de transport urbain est le plus facile, mais ce n'est pas la meilleure façon de traiter les questions de transport urbain: L'attention doit être portée aux réseaux de transport urbain et des systèmes à l'intérieur d'un cadre multimodal ;
7. « Le mieux est l'ennemi du bien » : en effet, la première étape pour améliorer n'importe quel système de transport urbain est d'optimiser l'utilisation des actifs existants, et d'une manière générale, cela implique un effort important de soutenir et d'améliorer les réseaux d'autobus ;
8. Le coût unitaire de l'investissement des différents modes de transport est une bonne référence: 1 km de métro = 5 km de tramway = 25 km BRT. En conséquence, la majorité des participants à ce séminaire étaient convaincus, à l'exemple de Bogota, de la nécessité de soutenir des projets de BRT au sein des pays de la région MENA, car cela fournit une solution bien adaptée à la course contre les voitures et la croissance urbaine ;
9. Il ya un énorme besoin de financement, estimé à environ 1% de la population locale "PIB" chaque année, et un grand écart existe aujourd'hui dans les pays de cette région entre les besoins d'investissement et les ressources publiques qui leur sont allouées;
10. Il est possible d'être optimiste ! Une Solution peut généralement être trouvée et mise en œuvre, d'abord avec une réelle volonté politique, d'autre part avec l'optimisation des systèmes de transports urbains existants (voir exemple BRT), et la troisième en générant de nouvelles sources de financement ;
11. Le transport urbain est de la responsabilité de toutes les autorités publiques, nationales aussi bien que des autorités locales, les gouvernements centraux ainsi que des élus locaux des administrations publiques, le financement est nécessaire et doit être partagé équitablement en tenant compte des moyens à la disposition de toutes les autorités publiques ;
12. De nouvelles taxes ou de ressources devraient généralement être perçue par ceux qui créent des externalités négatives ("pollueur-payeur") ou les bénéficiaires directs et indirects seraient les dépenses publiques dans le secteur ;
13. L'espace public urbain doit être partagé de façon équitable et efficace entre tous les différents utilisateurs, en premier lieu les piétons (qui représentent la part la plus importante de la mobilité), d'autre part, les autres modes de transport motorisés (deux roues), en troisième lieu, les autobus, et, enfin, les voitures: Il s'agit d'une décision éminemment politique à prendre ;
14. Une gestion efficace du trafic, avec des bus de priorités, est indispensable pour une bonne gestion de la mobilité ;
15. Mieux gérer la demande de transports (automobile) sera également essentiel à l'avenir des politiques de stationnement, de taxation de la congestion, de restrictions à la circulation, et la coordination entre l'aménagement du territoire et les transports urbains sont des outils indispensables pour la gestion de la demande de transport ;
16. La sécurité routière doit être une priorité pour les décideurs dans les zones urbaines (les piétons sont les plus nombreux parmi ceux qui ont été blessés ou tués dans des accidents de la circulation).