



2^{ème} WEBINAIRE SUR LE THEME :
LE DROIT À LA VILLE MÉTROPOLITAINE DANS LE CADRE
DU NOUVEL AGENDA URBAIN ET DE L'AGENDA 2030

Le droit à la mobilité métropolitaine: Cas de Casablanca

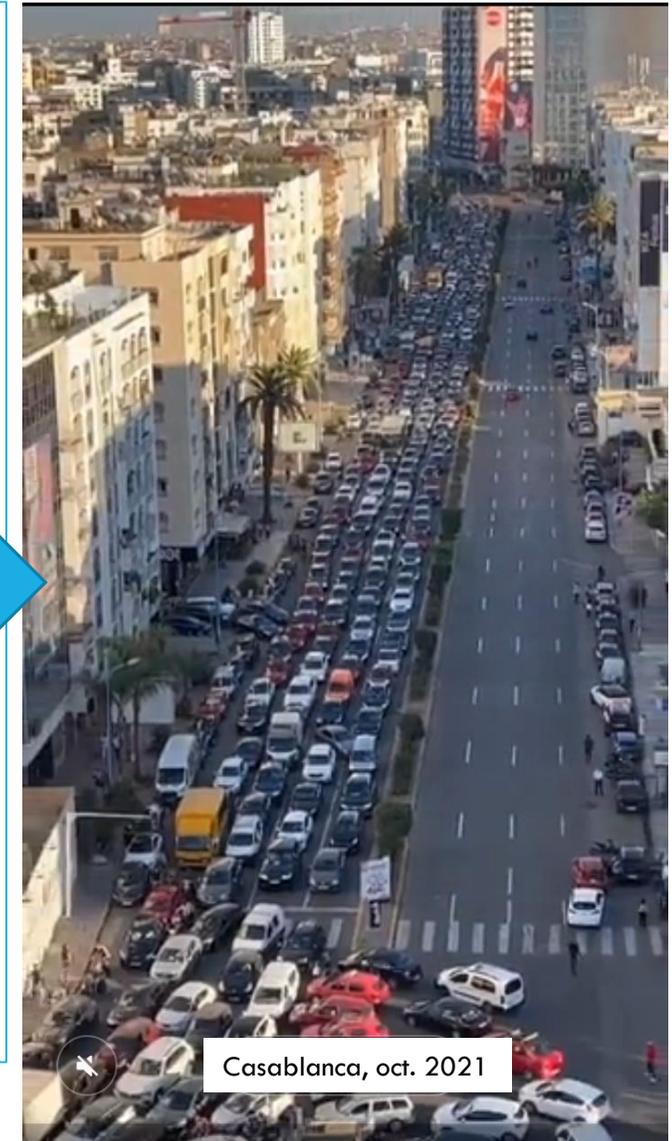
Mostafa KHEIREDDINE
PhD de l'Université Mohammed V de Rabat
Urbaniste de l'Université de Montréal
Chercheur en sciences de la ville

Rabat, 29 oct. 2021

- 1. Intérêt et contexte de la mobilité métropolitaine**
 - 2. Métropolisation, un fait urbain majeur du XXIe siècle**
 - 3. Casablanca : Une métropolisation lente des politiques urbaines**
 - 4. Ecosystème d'acteurs urbains VS Mobilité urbaine à Casablanca**
 - 5. Lien entre le système de TC et l'intégration territoriale et la cohésion sociale**
 - 6. Vers un modèle de gouvernance de la mobilité métropolitaine à Casablanca**
 - 7. Le droit à la mobilité métropolitaine: pour une gouvernance renouvelée**
- Conclusions et perspectives d'une mobilité métropolitaine durable et inclusive**

1. Intérêt et contexte de la mobilité métropolitaine

- **Villes: Lieux de création de la richesse économique**
(75% ONU-Habitat)
- **Espaces d'inégalités** sociales et spatiales (décrochage social, chômage, gentrification, iniquité à l'accès aux services,...)
- **En 1^{ère} ligne des crises** climatiques, sanitaires Covid-19, naturelles (inondations, ouragans, etc.)
- **Des agendas urbains porteurs d'espoir pour des villes durables, inclusives et résilientes**, notamment, les ODD 5/11/16
- **Compétitivité des Etats** passe par celle des villes
- **PIB des métropoles dépassent de loin celui des Etats***.



*Tokyo: 1 645 Mdrs, New York: 1 403 Mdrs, Séoul: 860 Mdrs
Source: Bureau de Recensement des Etats Unis, 2014

2. La métropolisation, un fait urbain majeur du XXI^e siècle?

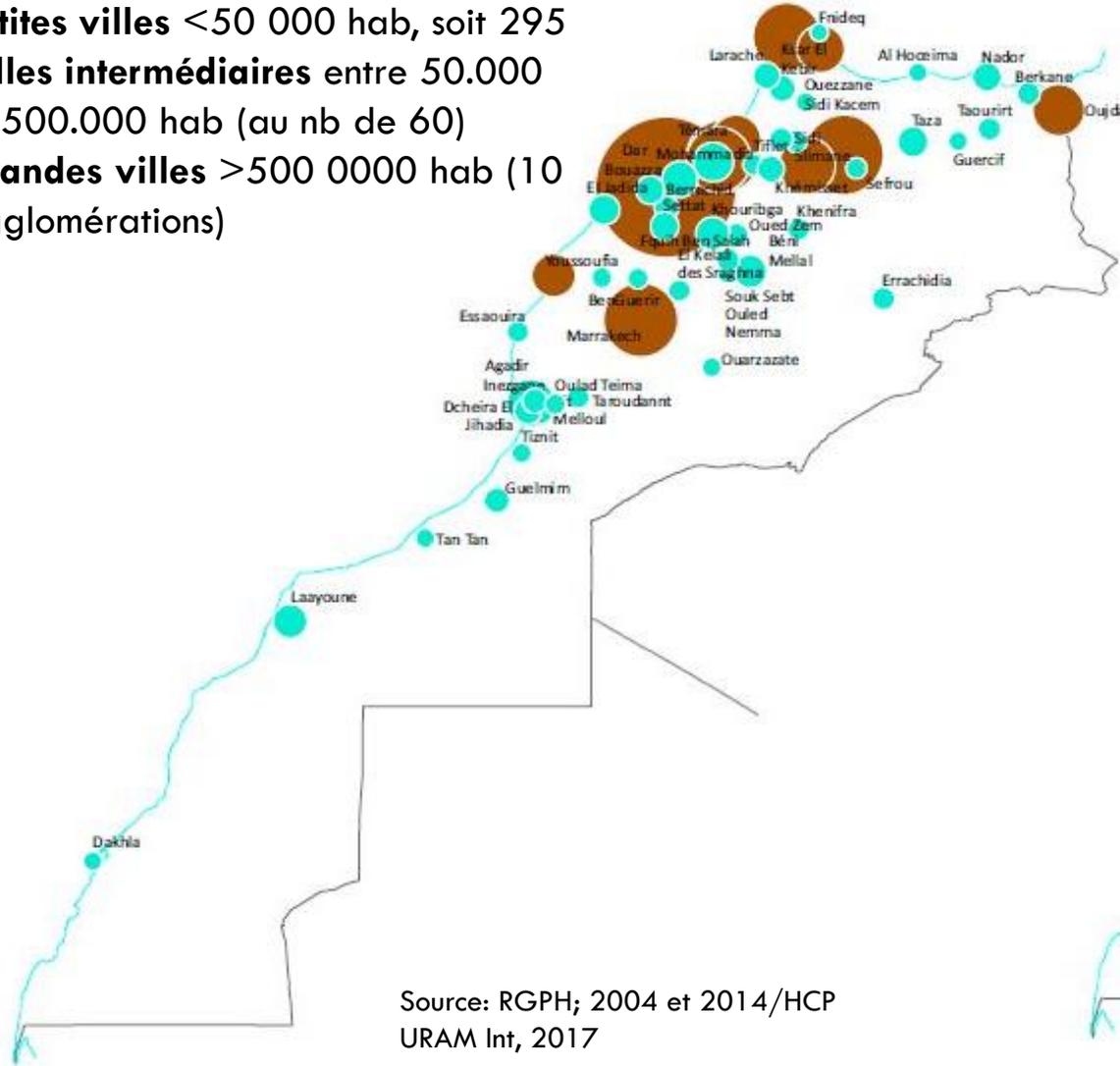
Le Maroc n'est pas en reste de l'affirmation **du fait métropolitain**: 

- **60% de la population du Maroc est urbaine** et 68% à l'horizon 2030.
- **Quatre aires métropolitaines** (Casablanca, Rabat-Salé, Tanger et Agadir) concentrent 48% du poids démographique et 53% du potentiel touristique.
- Un **nouvelle réalité urbaine** marquée par : la complexité urbaine, l'incertitude urbaine, la multiplicité des acteurs et l'étalement urbain.
- **Espaces de disparités territoriales, et donc de cristallisation des attentes sociales.**
- **La métropolisation un processus en construction**: les métropoles comme locomotives de l'attractivité et de la compétitivité des villes et territoires (lancement de grands Projets Urbains).

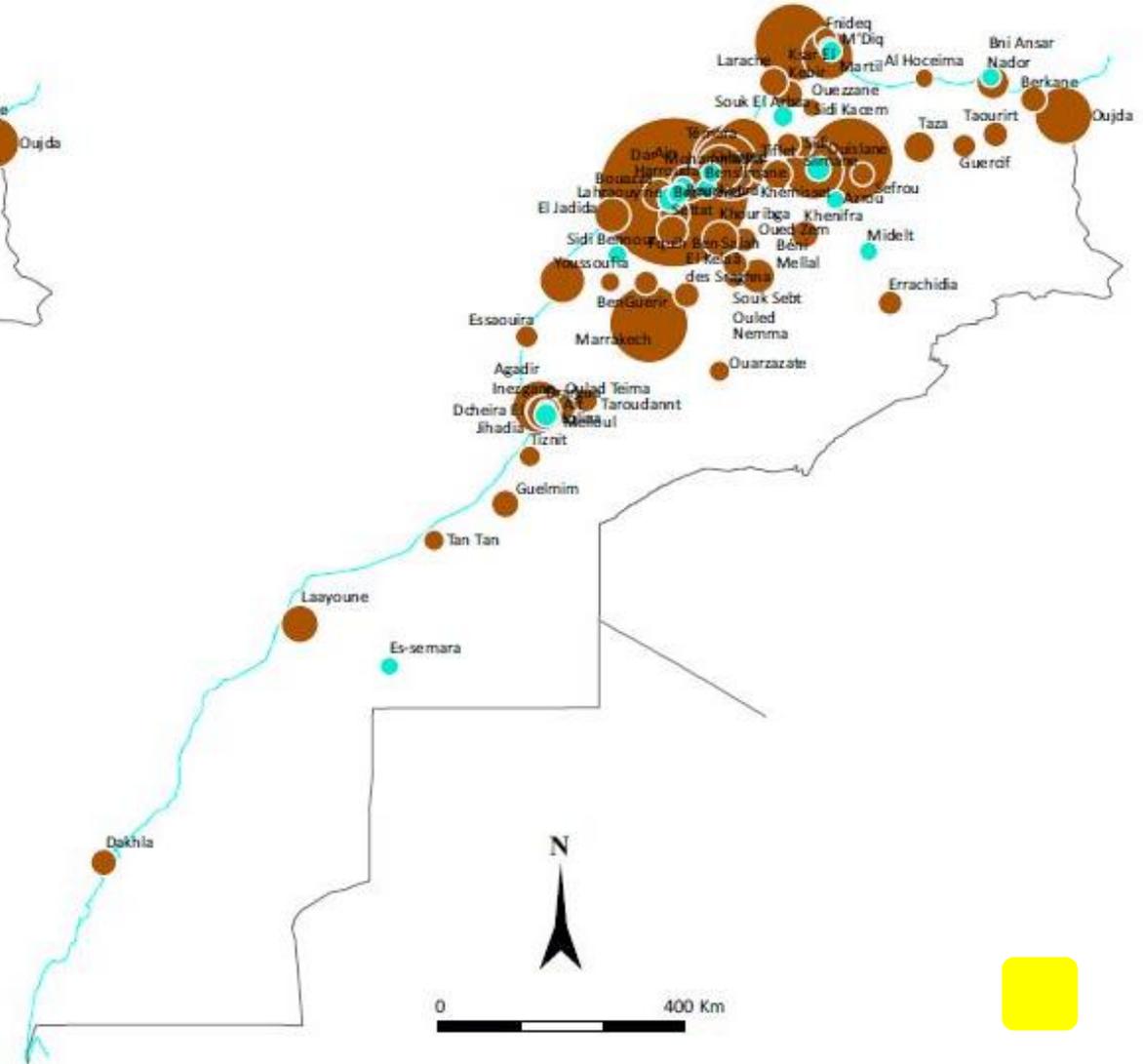
Un système urbain en transformation

- **Petites villes** <50 000 hab, soit 295
- **Villes intermédiaires** entre 50.000 et 500.000 hab (au nb de 60)
- **Grandes villes** >500 000 hab (10 agglomérations)

Villes de 50 000 habitants et plus en 2004



Villes de 50 000 habitants et plus en 2014



Source: RGPH; 2004 et 2014/HCP
URAM Int, 2017



3. Casablanca, une métropolisation lente des politiques urbaines

Les premiers services “métropolisés”:

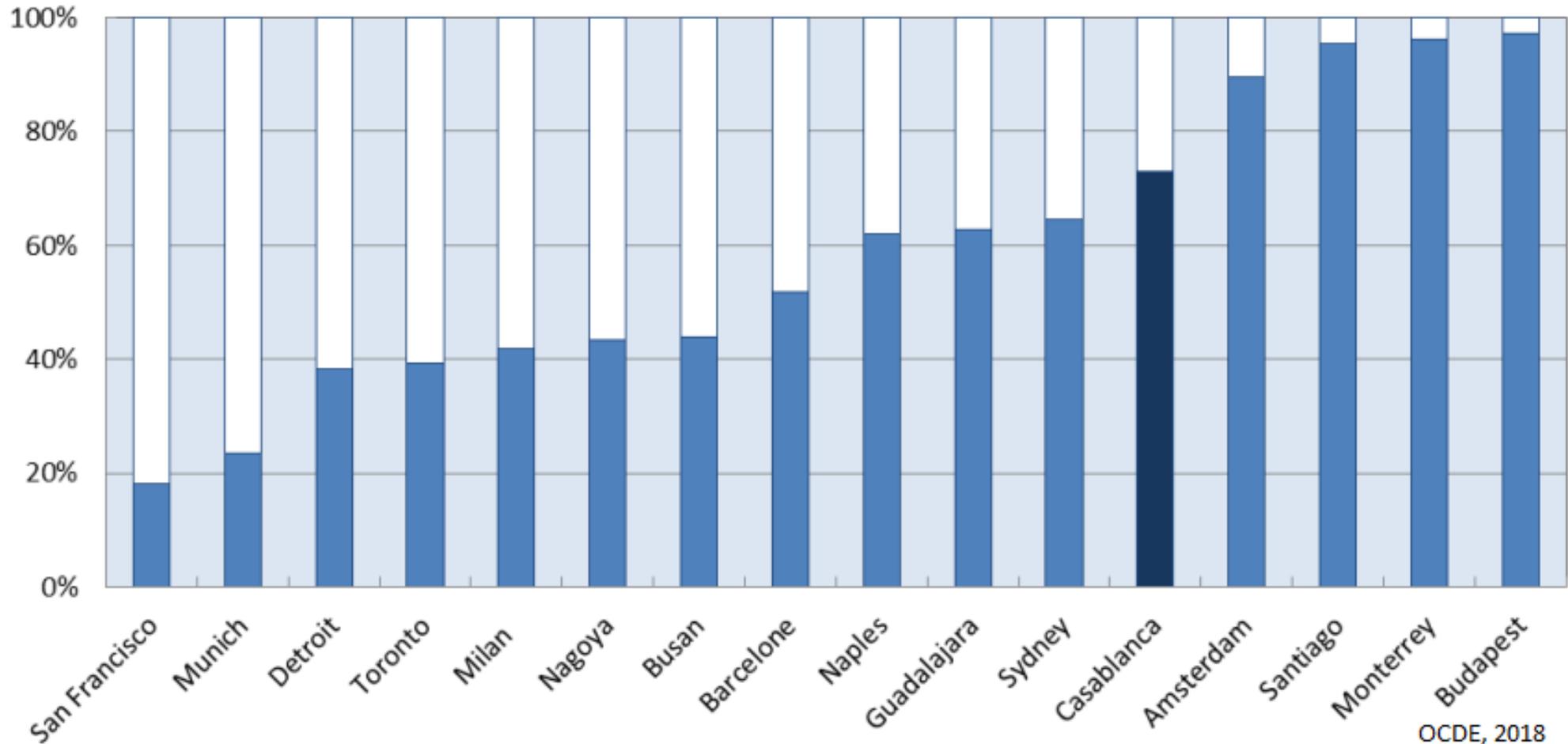
- La **planification**, d’abord **spatiale**, puis **stratégique** est le secteur ou l’échelle métropolitaine a été très tôt prise en compte avec la création de l’AUC en 1984 (SDAU, PA, PDU).
- La gestion de l’approvisionnement **de l’eau, l’électricité et l’assainissement** du Grand Casablanca depuis 1997 par la REDAL.
- Le **transport urbain** avec le groupement intercommunal “Al Beida” et la SDL chargée TCSP (Casa-transport) en 2009.
- La mise en œuvre du **projet de développement de Casablanca (2015-2020)** pour un montant de 33,6 MM dhs (dont 16 MM consacré à l’extension du TCSP)



Toutefois, le décalage entre l’espace institutionnel de l’action publique et l’espace fonctionnel des activités interroge la gouvernance à l’échelle métropolitaine

- Aire métropolitaine de **4.3** millions hab.
- Chef lieu de la RCS de **6.8** millions hab.
- Une Place financière et économique avec **29%** du PIB

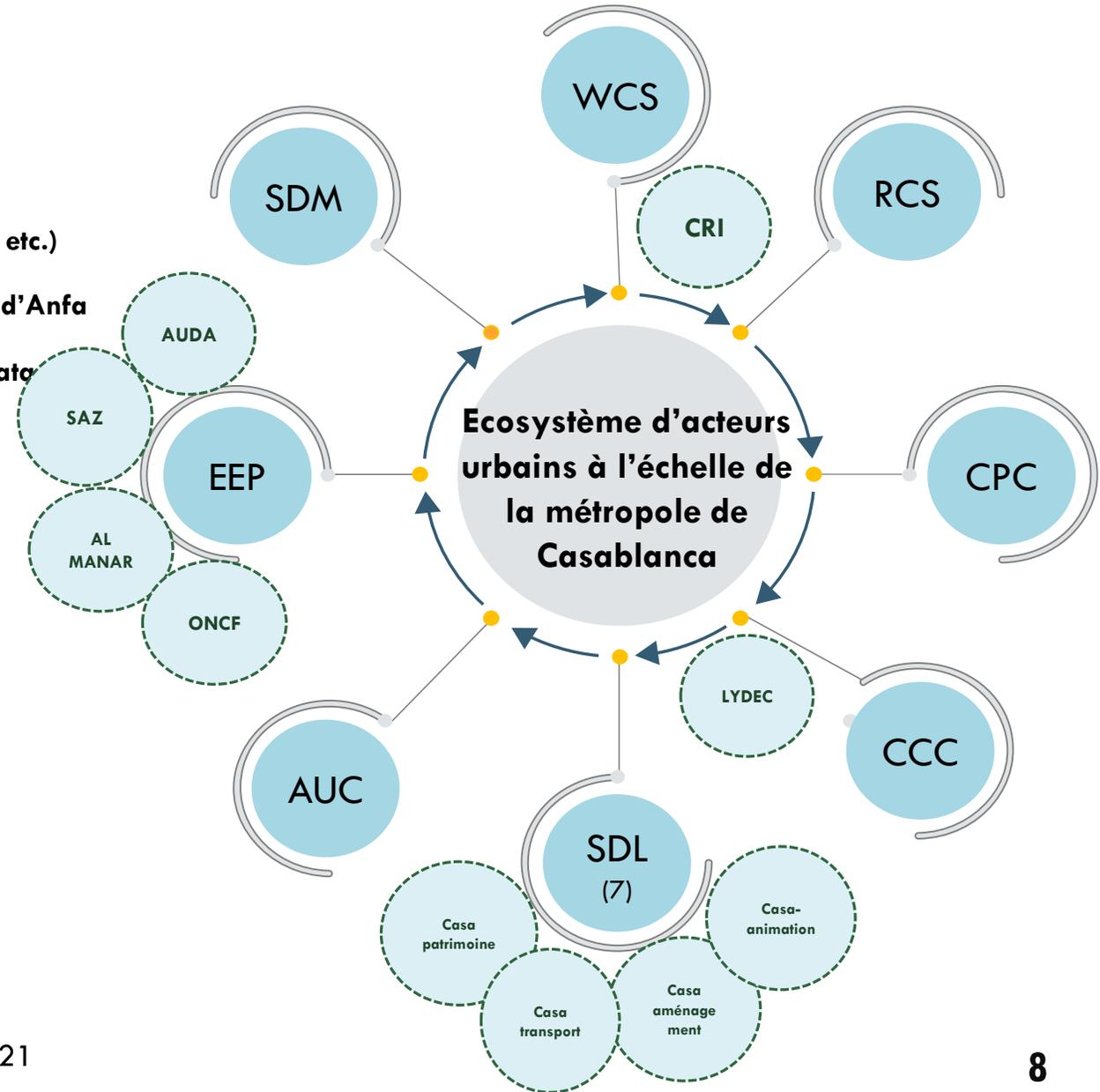
Poids démographique de la Métropole dans la population de la région (**67%**)



4. Ecosystème d'acteurs vs mobilité urbaine a Casablanca

Les Sigles renvoient soit à des collectivités territoriales, Agences avec statut d'établissement public, soit à des sociétés d'économie mixte ou Sociétés de Développement Local (SDL)

| | |
|----------|---|
| WCS | Wilaya de Casablanca-Settat |
| RCS | Région de Casablanca-Settat |
| CPC | Conseil Préfectoral de Casablanca |
| CCC | Conseil Communal de Casablanca |
| SDM | Services déconcentrés des Ministères (Equipement, Santé, Education, etc.) |
| AUDA | Agence filiale de la CDG, créée en 2006 pour l'urbanisation du pôle d'Anfa |
| SAZ | Société filiale de la CDG, créer en 2006 pour l'aménagement de Zenata |
| CT | SDL, créée en 2009 pour la réalisation Tramway Casablanca |
| CA | SDL , créée en 2008 pour la réalisation des projets urbains |
| CA | SDL, créée en 2013 pour mener une mission d'animation sportive et culturelle à Casablanca |
| ALMA NAR | Filiale de la CDG pour la réalisation du projet de la Marina |
| SONA DAC | Société, créée en 1992 pour l'aménagement de l'avenue royale |
| AUC | Agence Urbaine de Casablanca |
| CRI | Centre Régional d'Investissement |
| LYDEC | Rédie d'eau et de distribution |
| ONCF | Office National du Chemin de Fer (mobilité interurbaine et réserve foncière) |



4.1 La mobilité métropolitaine, une durabilité mise à rude épreuve

La question des déplacements à Casablanca a longtemps été axé sur l'adaptation des voiries au trafic automobile, alors que les approches contemporaines s'intéressent aux **besoins en déplacements (PDU)**.

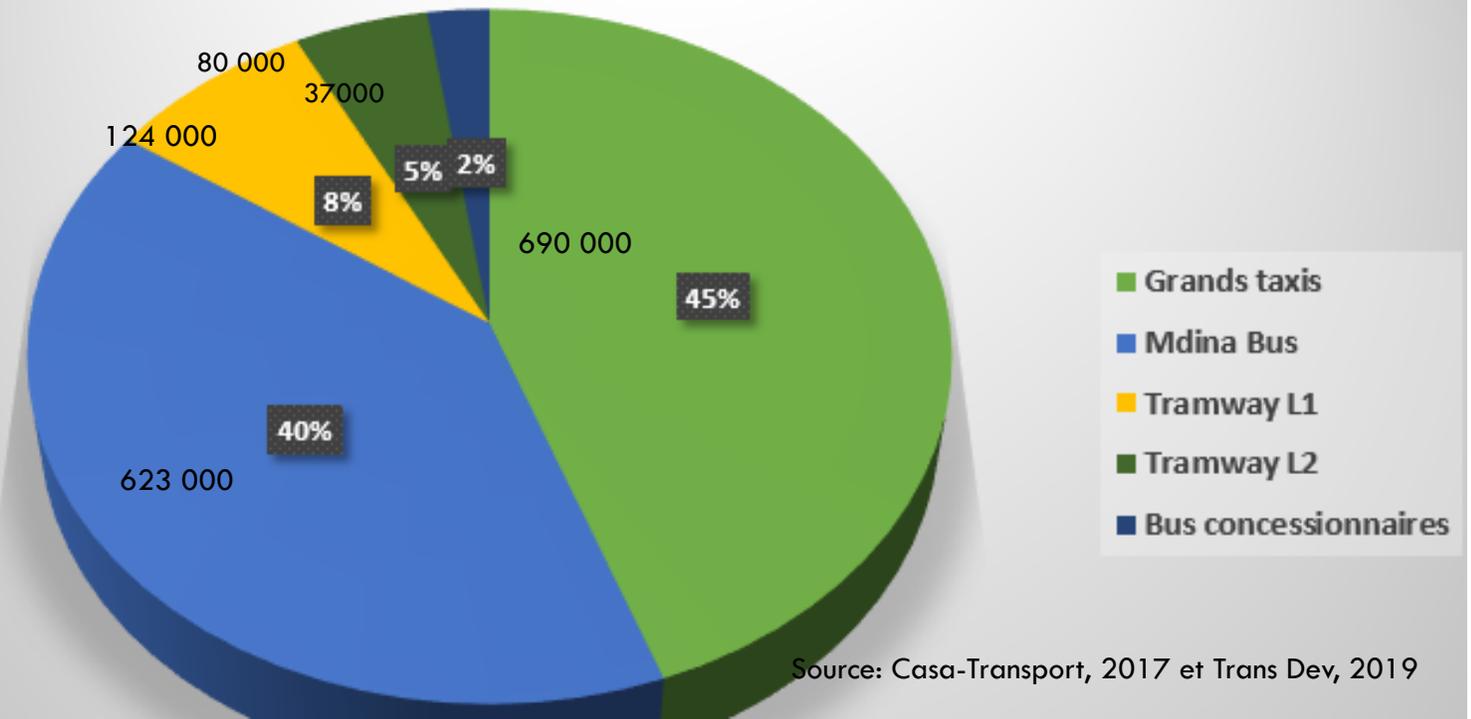
Selon les enquêtes réalisées en nov. 2017 et complétées par de sondages auprès des grand taxi en 2018, le nombre de passagers dans chaque mode se décline comme suit:

- **690 000** voyages par jour en **Grands Taxis**
- **660 000** voyages par jour en **Bus** dont **37 000** sur le réseau des **concessionnaires**
- **124 000** voyages sur **la ligne T1** (mise en service en 2012)
- **80 000** voyages sur **la ligne T2** (mise en service en 2019)

Soit **1 554 000** voyages, dont **13%** par le Tram

Une capacité non négligeable de transport en commun en **Tramway** (**13%**). Toutefois, les problèmes pour **M'dina Bus** en termes de qualité de service a poussé le délégant à mettre fin au contrat et à confier le TC à un nouveau opérateur **ALSA** en 2020

Répartition par mode des voyages quotidiens réalisés en transport en commun



4.2 Le profil des usagers du Transport urbain

Le profil des usagers du Tramway

- **36% des usagers du Tramway** appartiennent à un ménage dont le revenu est inférieur à 3000 dhs
- Ce sont des actifs entre 20 et 30 ans
- **44% des usagers sont des femmes** contre 56% pour les hommes
- **73 % des enquêtées:** un revenu inférieur à 7000 dhs



Le Tramway attire la classe moyenne et représente un mode de voyage adéquat pour les femmes en termes de sécurité et d'accessibilité

Le profil des usagers des Grands Taxis

- **33% des usagers sont des femmes** contre 67% pour les hommes
- **Les usagers ont des revenus intermédiaires** entre ceux du Tram et du Bus (51% ont moins 3000 dhs)



Le profil des usagers du réseau du Bus

- **44% des usagers du Bus** appartiennent à un ménage dont le revenu est inférieur à 3000 dhs
- Ce sont des actifs entre 20 et 30 ans
- **39 % des usagers sont des femmes** contre 61% pour les hommes
- **84 % des enquêtées:** un revenu inférieur à 7000 dhs



Le Bus, un moyen de déplacement pour les femmes (soit 39%) et la classe moyenne inférieure au vu de la densité de desserte dans les quartiers périphériques

Une complémentarité entre les trois modes de TC, toutefois, genrée. Le nombre d'usagers-femmes varie en fonction du mode de transport

4.3 La forte gentrification des établissements humains (recasement programme VSB) pose des problèmes de mobilité métropolitaine

Casablanca: les enjeux de croissance sont à l'extérieur de l'autoroute urbaine à l'Est (Sidi Moumen, Mediouna) et Sud Ouest (Rahma, Oulfa, Lahraouine, etc.)

- Des tendances lourdes en termes de mobilité urbaine métropolitaine à l'Est de l'autoroute urbaine
- L'urgence du confortement du choix du BHNS avec des lignes
- L'autoroute continentale Rabat-Casablanca sur 60 km prévu dans le Schéma Directeur Autoroutier à l'horizon 2030: rendra-t-elle le segment de Tit Mellil comme autoroute urbaine?

Variations de la densité de population entre 2004 et 2014 à Casablanca



5. Lien entre le système de TC ET l'intégration territoriale et la cohésion sociale

FORME URBAINE 1

Ville éclatée génère un recours à la **voiture** avec ses effets en termes de congestion et d'explosion d'itinéraires métropolitains



CONSÉQUENCES

- FAIBLE ACCESSIBILITE
- FAIBLE COHESION TERRITORIALE
- DEGRADATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN

FORME URBAINE 2

Ville compacte favorise le **transport urbain en commun** et incite aux modes doux (marche, vélo, etc.)



CONSEQUENCES

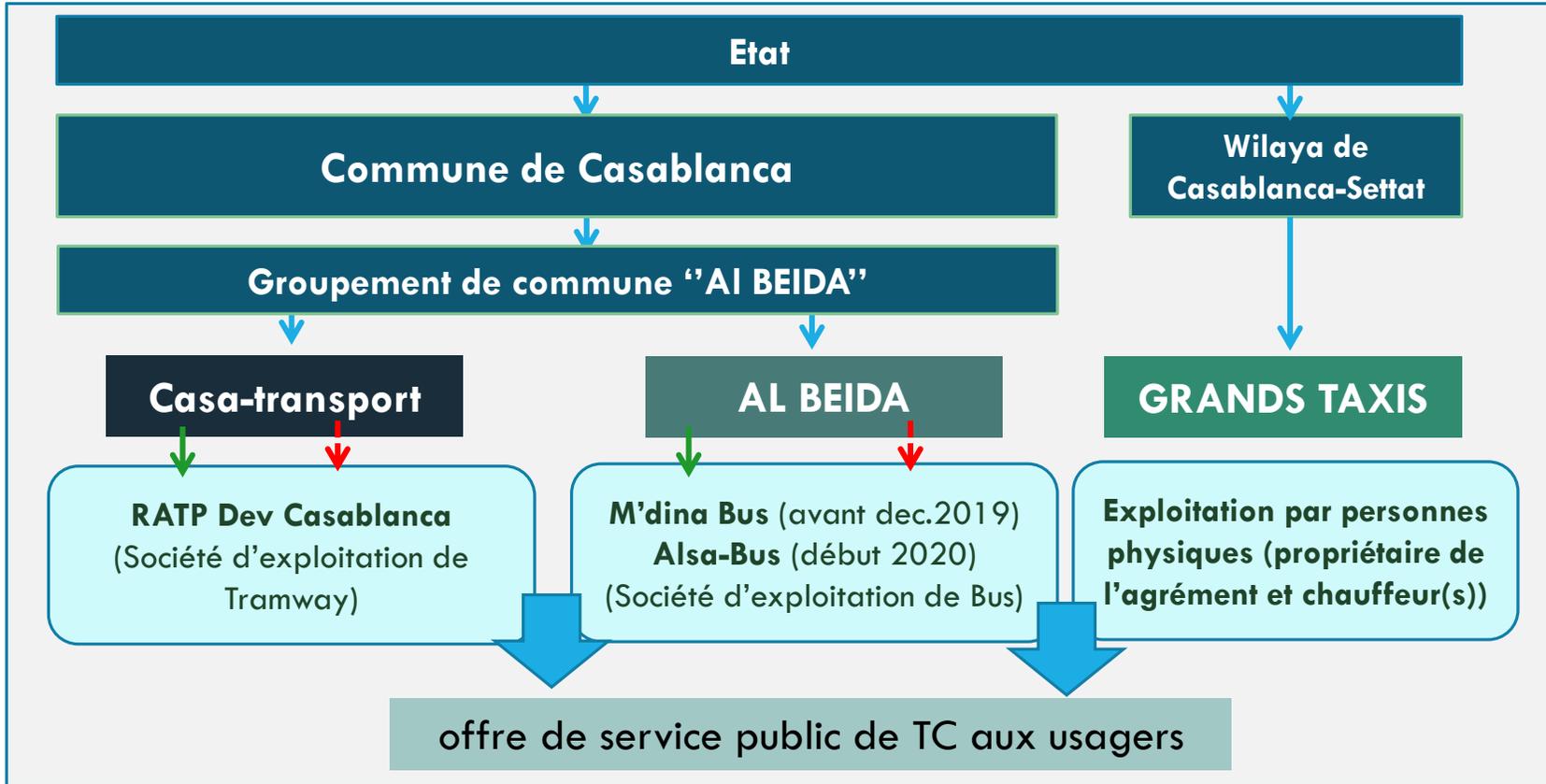
- COHESION SOCIALE
- INTEGRATION TERRITORIALE
- MIXITE FONCTIONNELLE
- FAVORABLES AUX FEMMES, ENFANTS, PERSONNES ÂGÉES ET PERSONNES À MOBILITÉ REDUITE
- APPROPRIATION DU BIEN COLLECTIF
- ECONOMIE D'ENERGIE



La nature du système de transport et la forme urbaine prédéterminent la cohésion territoriale et la cohésion sociale

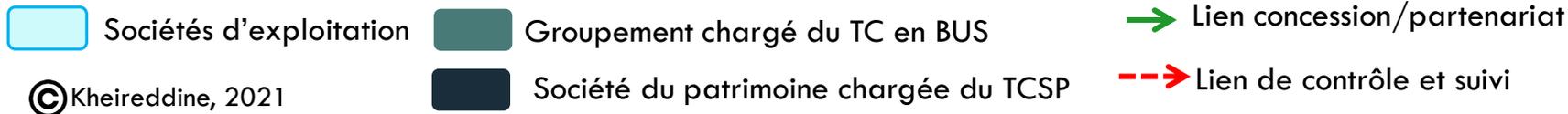
6. Vers un modèle de gouvernance de la mobilité métropolitaine à Casablanca

Architecture organisationnelle du transport urbain à Casablanca



Le TC s'opère dans un contexte marqué par :

- Absence d'intégration réseau
- Absence d'intégration tarifaire
- Difficultés de financement du matériel roulant (Tram, BHNS, Bus) et infrastructures.
- Pôles d'échanges multimodaux à créer.
- Une réforme du TC en grands taxis



7. Le droit à la mobilité métropolitaine: pour une gouvernance renouvelée

Au niveau institutionnel

#1 Adopter une démarche de métropolisation à défaut d'une **instance métropolitaine** pour la gouvernance des affaires supra-locales (Transport urbain, planification stratégique, portage de projets urbains métropolitains...)

#2 Une gouvernance à la bonne échelle à même de faire converger l'action publique.

#3 Renforcer l'exécutif de la gouvernance (élection du Maire sur la base du scrutin universel direct; non cumul de mandat politique;...)

Au niveau opérationnel

#4 Créer un fonds d'investissement métropolitain

#5 Se doter de réserves foncières d'intérêt métropolitain pour la réalisation des choix stratégiques prévus par les instruments de planification et de développement socioéconomique (SDAU, PA, PDR).

#6 Adopter un mécanisme de financement des infrastructures et équipements métropolitains par la captation de la plus-value foncière.

Des investissements non négligeables pour densifier le réseau et assurer une mobilité de qualité (Tram L3, Tram L4, BHNS L5 et BHNS L6): connexions radiales



L3 et L4 en cours de réalisation



Conclusions: Perspectives d'une mobilité métropolitaine durable et inclusive

Des acquis :

- Le rôle important de la **déclinaison de la stratégie nationale des déplacements urbains** (renforcement du cadre institutionnel, mécanismes de financement, priorité au transport public, premières STCP électrifié (Casablanca et Rabat) et BHNS (Marrakech et Fès).

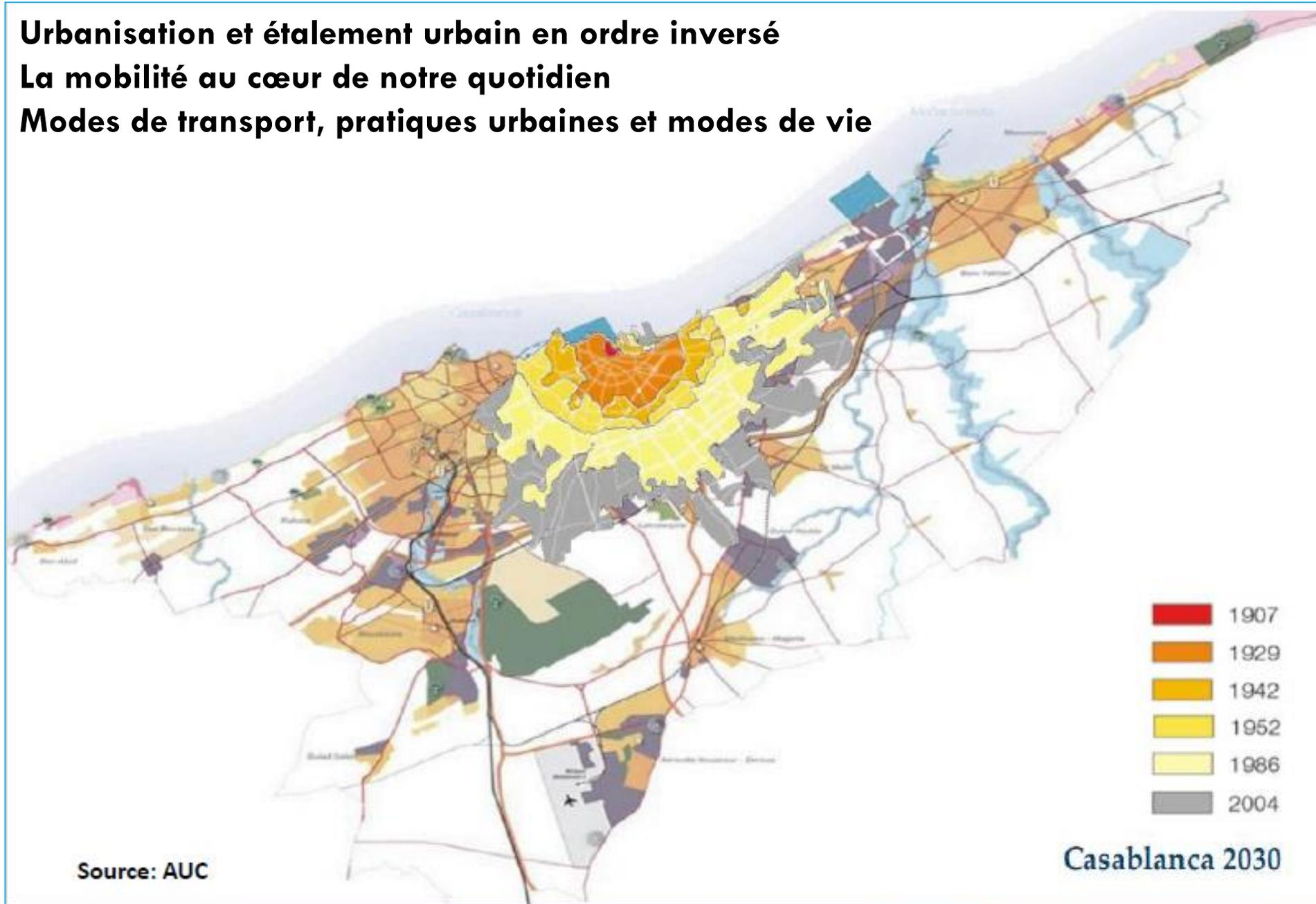
Toutefois, des contraintes :

- **L'étalement urbain risque de fragiliser les investissements consentis** et d'accentuer les problèmes de mobilité à la périphérie de la métropole
- **Le financement des infrastructures et la captation des usagers de la voiture privée** restent les grands défis à relever par la métropole économique.

Pour sortir de la spirale :

- **L'articulation PU vs MU** pour inverser la tendance et aller à des formes urbaines compactes et denses., et tirer profit des synergies entre les deux domaines
- **L'urgence de l'intermodalité Tram/Bus avec un système billettique unique** (Transdev vs Alsa).
- **L'adoption de l'approche genre dans le TC** (formation pour réduire les mauvais comportements, implémentation des applications, etc.)

- **Urbanisation et étalement urbain en ordre inversé**
- **La mobilité au cœur de notre quotidien**
- **Modes de transport, pratiques urbaines et modes de vie**



MERCI DE VOTRE ATTENTION

mostafa_kheiredine@yahoo.ca

