



CASABLANCA

LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE TRANSPORT AU SERVICE DE LA MUTATION D'UNE METROPOLE EMERGENTE



Mots clés :

Gouvernance urbaine ; Planification ; Projets de transports publics ; Systèmes de transports artisanaux

Monographie rédigée par Charles SIMON et validée par Julien ALLAIRE sur la base des interventions de Aïcha AIT MHAND, mairie de Casablanca (conférence de Damas, 2010), Nadia BOUHRIZ, Casa Tramway (conférence de Barcelone, 2011), Jean-Charles CROCHET, banque mondiale (conférence de Barcelone, 2011) et Hassan NOUHA, Ministère de l'Intérieur marocain (conférence de Barcelone, 2011).

Propriété intellectuelle de CODATU

Dernière mise à jour :
16/07/2012

Casablanca est la capitale économique du Maroc. L'agglomération de 3,4 millions d'habitants s'étend sur 1 200 km². Pour répondre aux besoins croissants de mobilité engendrés par le développement de la ville, la municipalité porte un projet ambitieux de planification.

Le Programme de Déplacement Urbain (PDU) mis en place en 2004 tend à réorganiser en profondeur le réseau de transport de Casablanca notamment par la mise en place d'une ligne de tramway.

Maroc	Casablanca
Population : 31 951 000 hab.	Population : 3 284 000 hab.
Superficie : 446 550 km ²	Superficie : 386 km ² (Préfecture de Casablanca)
Densité : 71,6 hab. / km ²	Densité : 8 507 hab. / km ²
Taux d'urbanisation : 56,70 %	Population de l'agglomération prévue en 2025 : 4 065 000 hab.
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 2,27 %	Longueur des lignes : Tramway : 30 km (projet pour fin 2012)
PIB / habitant : 2 795,5 \$	Parts modales : (2004) VP : 18,5 % TP : 28,5 % MA : 53 %
IDH : 0,582 / 1	
Taux de motorisation : 53 véhicules pour 1 000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 38	
Accidentologie : 1,23 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque Mondiale – PNUD – Casablanca.ma – UrbanRail.net

Mots clés : Gouvernance urbaine ; Planification ; Projets de transports publics ; Systèmes de transports artisanaux

D'après les interventions de :

- **Aïcha AIT MHAND** – responsable des transports publics urbains à la mairie de Casablanca (conférence de Damas, 2010).
- **Nadia BOUHRIZ** – directrice du tramway de Casablanca (conférence de Barcelone, 2011).
- **Hassan NOUHA** – chef de la division de la régulation et du contrôle, Direction des Régies et Services Concédés, Ministère de l'Intérieur et **Jean-Charles CROCHET**, Banque Mondiale (conférence de Barcelone, 2011).

Casablanca est le moteur économique de la croissance marocaine. L'agglomération concentre 39 % des unités productives du pays et 60 % de la main d'œuvre industrielle. Le port de Casablanca enregistre 55 % des échanges commerciaux du pays et l'aéroport 51 % du total du trafic aérien national. Les autorités souhaitent renforcer la dynamique de développement de Casablanca en attirant les investisseurs étrangers.

Casablanca connaît également une forte croissance du point de vue démographique. Sa population est particulièrement jeune : 31 % de ses habitants ont moins de 15 ans. Les projections prévoient que l'agglomération compte 6 millions d'habitants en 2030.

Etant donnée la forte densité au centre de l'agglomération et le manque de foncier, seule l'expansion spatiale permet de répondre à la demande de logement. Des programmes de relogement des habitants des bidonvilles à la périphérie favorisent la diffusion de l'urbanisation dans les couronnes périurbaines.

L'étalement urbain a rendu le réseau de bus de moins en moins adapté aux besoins des habitants. L'offre de service se concentre au centre de l'agglomération et la desserte est insuffisante en périphérie. Les transports artisanaux se sont adaptés plus rapidement à la nouvelle configuration de la ville. Par leur fréquence, les taxis blancs, qui opèrent dans la périphérie, captent 10 % des parts modales tandis que les taxis rouges, dans le centre, comptent pour 5 % des déplacements. La part modale des autobus traditionnels représente seulement 13 % des déplacements.

Si le développement du transport artisanal est créateur d'emplois, il génère une congestion et une pollution accrue. La question de la mobilité est donc devenue une priorité pour pouvoir maîtriser l'urbanisation de l'agglomération.

UNE REFORME INSTITUTIONNELLE NECESSAIRE

Avant 2003, la ville de Casablanca était gérée par 27 communes, ayant chacune un budget propre. Ce système avait favorisé un haut degré de mixité fonctionnelle dans l'usage des sols. En collaboration avec les autorités déconcentrées, chaque commune, assurait le maximum de services de proximité : écoles, dispensaires, centres culturels, etc. La marche à pied était prédominante avec une part modale de 53 %, selon le PDU de 2004.

Toutefois, cette organisation territoriale engendrait des déséquilibres spatiaux et contribuait à la dispersion des moyens. En 2003 la réforme institutionnelle de Casablanca a confié au Conseil de la ville la gestion des services, des équipements, des ressources humaines et financières. Cette nouvelle gouvernance devait permettre de définir une vision stratégique métropolitaine à moyen et long termes.

A travers un processus de concertation entre institutions publiques, société civile et acteurs économiques, la mairie de Casablanca a identifié la question des déplacements comme une des priorités pour l'agglomération.

En 2008, la municipalité de Casablanca a présenté sa stratégie de planification urbaine pour les deux prochaines décennies ainsi qu'un plan d'action à l'horizon 2013 qui donnait aux transports une place structurante dans le projet métropolitain.

Le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain planifie l'évolution de Casablanca en affichant les objectifs suivants :

- Délimiter l'extension de la ville par une rocade urbaine et une ceinture verte afin de stabiliser sa population.
- Organiser la croissance autour de Casablanca-Mohammedia par le développement de 9 pôles périphériques garantissant un équilibre est-ouest de la métropole.
- Préserver le patrimoine et améliorer la qualité de vie urbaine.
- Reconvertir les friches ainsi que les vieux quartiers industriels.

La politique de mobilité doit répondre d'une part à la desserte des projets phares de l'agglomération et d'autre part à la volonté de faire de Casablanca une métropole mieux équilibrée sur le plan social et spatial. Le Plan de Déplacements Urbains prévoit d'augmenter fortement les parts modales des transports collectifs de masse.

Mode de Déplacement	Usage actuel	2019 Volontariste	Variation (%)
Voiture	14,5 %	18,5 %	28 %
Transports collectifs de masse	13 %	21 %	62 %
Taxis blancs	10,3 %	6,8 %	-34 %
Taxis rouge	5,2 %	3,2 %	-38 %
2 roues	4 %	2,5 %	-38 %
Marche	53 %	48 %	-9 %

Tableau 1: Répartition modale en 2004 (PDU).

Il est ainsi envisagé d'assurer :

- La restructuration de l'offre de transport par autobus se traduisant par une réorganisation du réseau ; un renouvellement du parc ; une plus grande fiabilité et régularité ; une réforme du système tarifaire ; une amélioration du système d'exploitation.
- La restructuration de l'offre de transport par taxi, l'objectif étant de réorganiser le rôle des taxis de première catégorie (report modal vers les transports collectifs) et de renouveler l'ensemble du parc de taxis.
- L'amélioration du maillage du réseau routier principal dans le cœur de l'agglomération avec l'ouverture de nouvelles rocades.
- La mise à niveau de la voirie existante par l'aménagement de plusieurs boulevards et par l'adaptation de la signalisation. Recherche d'une circulation plus fluide et sécurisée.
- La mise en place d'une ligne de tramway fin 2012.

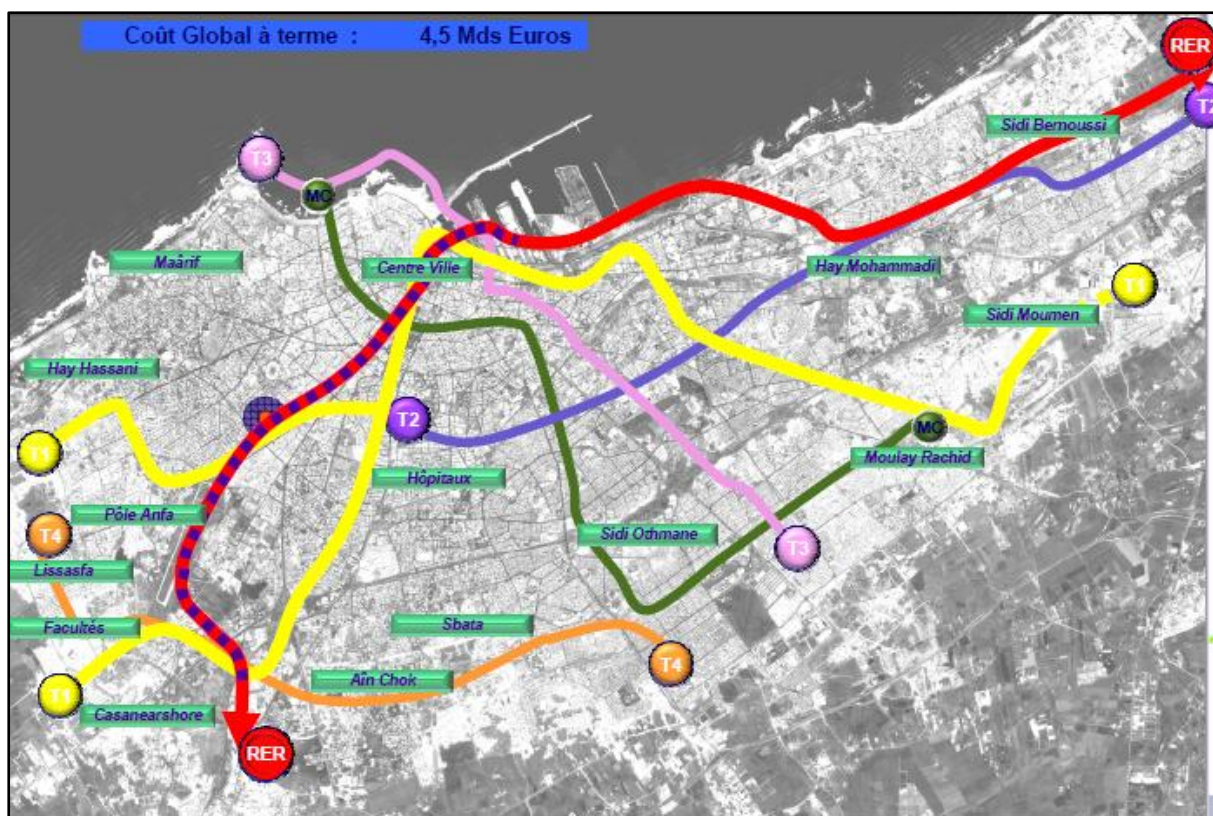


Figure 1 : Plan du réseau de transport de Casablanca.

LE TRAMWAY : PREMIER PROJET STRUCTURANT

Le projet de tramway est considéré comme prioritaire par les autorités publiques. D'une longueur de 30 km destinée à desservir 47 stations, cette ligne en Y a été conçue pour assurer une connexion entre les quartiers périphériques et le centre-ville. Dans la logique d'intégrer la politique des transports dans un projet urbain global, cette nouvelle ligne permettra d'assurer:

- La requalification du centre historique de Casablanca.
- La réhabilitation des façades sur l'ensemble du tracé de la ligne.
- L'aménagement d'un espace piétonnier sur le Boulevard Mohamed V.
- La piétonisation de la place des Nations Unies et le réaménagement des places situées en face des gares.
- La desserte des principaux projets d'équipements publics (Palais des congrès, parc d'exposition, etc.).
- La redynamisation du commerce de centre-ville.
- L'instauration d'un schéma basé sur le rabattement du réseau de bus sur la ligne de tramway de façon à définir un réseau hiérarchisé et multimodal.

Le coût global de l'opération est estimé à 600 millions d'euros dont 10 % est consacré au réaménagement de la voirie. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par CasaTransport.

D'ici 2030, le PDU prévoit :

- La construction d'une ligne RER de 63 km qui devrait permettre d'assurer la liaison Mohammedia/aéroport Mohammed V en traversant Casablanca.
- La mise en service de 3 nouvelles lignes supplémentaires de tramway et d'une ligne de métro.
- La transformation de l'ancienne autoroute urbaine en « Eco Boulevard » pour limiter la fracture entre l'est et l'ouest de Casablanca.
- Le montant global de ces investissements avoisine les 5 milliards d'euros. Un des défis les plus importants pour la municipalité de Casablanca est d'assurer un montage financier fiable pour la réalisation des projets futurs (RER, métro, tramway).

La dimension des projets présentés confirme la volonté de Casablanca de devenir une métropole solidaire de dimension internationale. Le choix fait ici est de « *mettre la politique de la mobilité au service de la planification et de l'intégration urbaine* » (Aicha AIT MHAND).