



# AMMAN

## LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE



### Mots clés :

Gouvernance urbaine ; Intégration des systèmes de transport ; Planification ; Projets de transports publics

Amman est la capitale de la Jordanie et 66 % des Jordaniens urbains y vivent. Depuis 2007, la Municipalité du Grand Amman (GAM) dispose des compétences nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable. Elle a réalisé un schéma directeur transport qui identifie les enjeux liés à la situation à Amman, les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre.

Jordanie	Amman
<b>Population</b> : 6 047 000 hab.	<b>Population</b> : 2 400 000 hab. (2007)
<b>Superficie</b> : 893 432 km <sup>2</sup>	<b>Superficie</b> : 1 680 km <sup>2</sup>
<b>Densité</b> : 6,8 hab. / km <sup>2</sup>	<b>Densité</b> : 1 429 hab. / km <sup>2</sup>
<b>Taux d'urbanisation</b> : 78,50 %	<b>Longueur des lignes :</b> BHNS : 50 km (en projet)
<b>Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010)</b> : 3,07 %	
<b>PIB / habitant</b> : 4 559,9 \$	
<b>IDH</b> : 0,698 / 1	
<b>Taux de motorisation</b> : 113 véhicules pour 1 000 hab.	
<b>Véhicules par kilomètre de route</b> : 117	

Sources : Banque Mondiale – PNUD – Ayman Smadi

**Mots clés :** Gouvernance urbaine ; Intégration des systèmes de transport ; Planification ; Projets de transports publics

D'après l'intervention d'**Ayman SMADI** – Directeur des Transports et de la gestion du trafic à la Municipalité du Grand Amman (conférence de Damas, 2010).

La densité générale des agglomérations de Jordanie est plus faible que dans les autres pays de la région. Ainsi Amman est 2,5 fois plus étendue que Casablanca pour une population équivalente (Geopolis, 2011). La population de la capitale jordanienne est jeune. 53 % est âgée de moins de 25 ans. Elle devrait atteindre 6,4 millions d'habitants en 2025.

2025 est l'horizon choisi par la Municipalité du Grand Amman (*Greater Amman Municipality* : GAM) pour sa stratégie de développement urbain. Celle-ci se décline autour de quatre objectifs :

- Une ville agréable à vivre.
- Une politique de densification.
- Un système de transport équilibré et multimodal.
- Un développement le long de couloirs de transports publics majeurs.

Pour approfondir ce travail de planification, la Municipalité du Grand Amman a publié en mars 2010 un plan directeur de transport et de mobilité (*Transport and Mobility Master Plan*). Ce document, qui a été réalisé avec l'appui de l'AFD, est basé sur l'étude des déplacements des habitants de la capitale

jordanienne (10 000 ménages enquêtés). Il propose des objectifs de répartition modale à atteindre en 2025 et définit les investissements nécessaires dans les transports collectifs pour y parvenir.

Traditionnellement, les investissements étaient plutôt tournés vers la route. Le prix des carburants étant relativement faibles, le rythme de la motorisation est très élevé. Le parc de véhicules à Amman connaît une croissance de 10 % par an.

Les systèmes de transports publics sont caractérisés par une qualité de service plutôt médiocre. Ils représentent seulement 15 % de part modale (taxis compris). La clientèle, avant tout captive, doit accepter de nombreuses ruptures de charge. En fait, les transports publics relèvent avant tout du secteur artisanal.



Pour ce faire, la GAM souhaite développer un système de transport hiérarchisé et intégré basé sur :

- Des infrastructures ferroviaires : 40 km de métro et trains de banlieue.
- Un réseau de bus performant qui s'articule autour d'axes structurants : 3 lignes totalisant 50 km de BRT.
- Un réseau multimodal proposant des tarifs intégrés et une bonne qualité de service.

Ces réseaux seront développés en deux phases. De 2009 à 2015, 1,5 milliard de dollars sont engagés pour les travaux du réseau de BRT, de rail et de rénovation du réseau de bus. Dans une deuxième phase de 2015 à 2025 : 1,1 milliard de dollars seront investis pour compléter le réseau.

Les objectifs affichés sont :

- D'atteindre 40 % de part modale pour les transports publics en 2025 en limitant à 30 minutes les temps de trajets. Cet objectif doit s'appuyer sur une organisation urbaine adaptée. En 2025, 40 % des emplois devront être situés à moins de 2 km d'une station du réseau.
- De maintenir la part modale piétonne à son niveau actuel en sécurisant les déplacements. En 2008, plus de 200 personnes ont trouvé la mort dans les rues d'Amman, dont 60 % étaient des piétons. En écho au programme national de sécurité routière, la GAM a décrété que l'année 2010 était l'année pour la sécurité des piétons.
- De réduire les émissions de gaz à effet de serre (actuellement estimés à 600 kg de CO<sub>2</sub> par habitant) et les consommations d'énergie. Le secteur des transports représente 38 % de la facture énergétique nationale. A Amman, 750 millions de dollars sont dépensés chaque année pour le carburant.
- De lutter contre la congestion qui représente annuellement un coût évalué à 850 millions de dollars.

Cette planification s'appuie avant tout sur une nouvelle organisation institutionnelle. La loi sur le transport de novembre 2007 a conféré à la GAM les compétences nécessaires pour créer une organisation appropriée, développer des réglementations et des politiques efficaces, évaluer les

problèmes et les besoins en mobilité, améliorer la qualité des services, développer des réseaux de transport de masse et restructurer le réseau. La GAM est responsable de la planification urbaine et de l'utilisation de l'espace, du contrôle et gestion du trafic, du stationnement, des infrastructures routières et de transports. Un service transport rassemblant toutes ces compétences a été mis en place en 2009.

La GAM dispose d'un budget propre, dont les ressources sont essentiellement liées aux recettes des permis de construire et du développement de l'immobilier. Par ailleurs, le plan prévoit de déléguer le service de transport à des compagnies privées selon des mécanismes contractuels tout en subventionnant le système pour assurer des tarifs abordables.

Les principaux défis sont :

- Du point de vue institutionnel : sécuriser les ressources nécessaires et les processus.
- Du point de vue des parties prenantes : assurer la coordination des différents acteurs.
- Du point de vue technique : réussir l'insertion de l'infrastructure dans l'environnement bâti.
- Du point de vue financier : couvrir les coûts d'infrastructures et prévoir les contributions publiques au budget des entreprises de transport.
- Du point de vue social et politique : parvenir à donner une image positive au transport public.

**Les conclusions d'Ayman Smadi**, « *les plans sont bons, mais ils doivent être pratiques afin d'être mis en œuvre. Le fait d'avoir des données précises et des modèles de prospective permet de gagner la confiance des décideurs. Ensuite, on doit rapidement offrir des améliorations aux usagers pour démontrer l'intérêt des projets. Il faut trouver le bon message à adresser au public, en l'adaptant aux différents acteurs. Enfin, un plan doit être réévalué et revu en permanence.* »