



CITIES FOR MOBILITY

INTERNATIONAL CONGRESS 2018

New mobility and the transformation of our cities

MOBILITY STRATEGY OF CASABLANCA

INNOVATIONS IN TRANSPORTATION AND URBAN PLANNING

STUTTGART 18/06/2018

LE MONDE DEVIENT DE PLUS EN PLUS URBAIN !

Selon une étude publiée par la Division Population des Nations Unies, en 2030 :

Population

60 % de la **population**
mondiale habitera dans les
milieux urbains
Vs 50% en 2007

- Désorganisation du trafic
- Enjeux sécuritaire du trafic
- Embouteillages
- **Baisse du niveau de la qualité de vie**
- **Augmentation des désagréments urbains.**

Urbain

Augmentation des besoins
en **mobilité de 68 %**

- **Infrastructure routière surchargée**
- **Insuffisance de l'offre des transports en commun**
- Augmentation du taux de motorisation
- Insuffisance des places de parking

Environnement

Encore Plus de défis...

- **Pollution de l'air**
- **Emissions en oxyde de carbone**
- **Pollution sonore**
- **Augmentation de l'empreinte écologique**

La ville-voiture n'est pas un modèle durable



VOYAGER SMART DANS UNE VILLE QUI RESPIRE MIEUX

60%
POLLUTION

Le TP permet de protéger la planète
et de réduire les émissions à effet de
serre.

**Il consomme 3.4 fois moins
d'énergie par passage par
kilomètres qu'un véhicule en
circulation.**



A CASABLANCA...

1 200 Km² avec 70 Km de littoral

4 Millions d'habitants

30,8% ayant moins de 15 ans

Taux d'activité 50,9%

39% des unités productives du pays

60% de la main d'œuvre industrielle

30% du réseau d'agences bancaires du pays.

Les ports : 55% des échanges commerciaux du Maroc.

L'aéroport Mohammed V : 51% du total du trafic aérien

A CASABLANCA, MEMES ENJEUX !

Population

49 % de la **population** de **Casablanca**
Settat habite dans la **Préfecture de**
Casablanca

Source
HCP

Urbain

Croissance rapide de la population
concentrée dans les **quartiers**
périphériques

Environnement

Hausse annuelle du **trafic**
automobile de **5,4%**
1,2 million de voitures en circulation en
2014

Source Ministère de l'équipement et des Transports

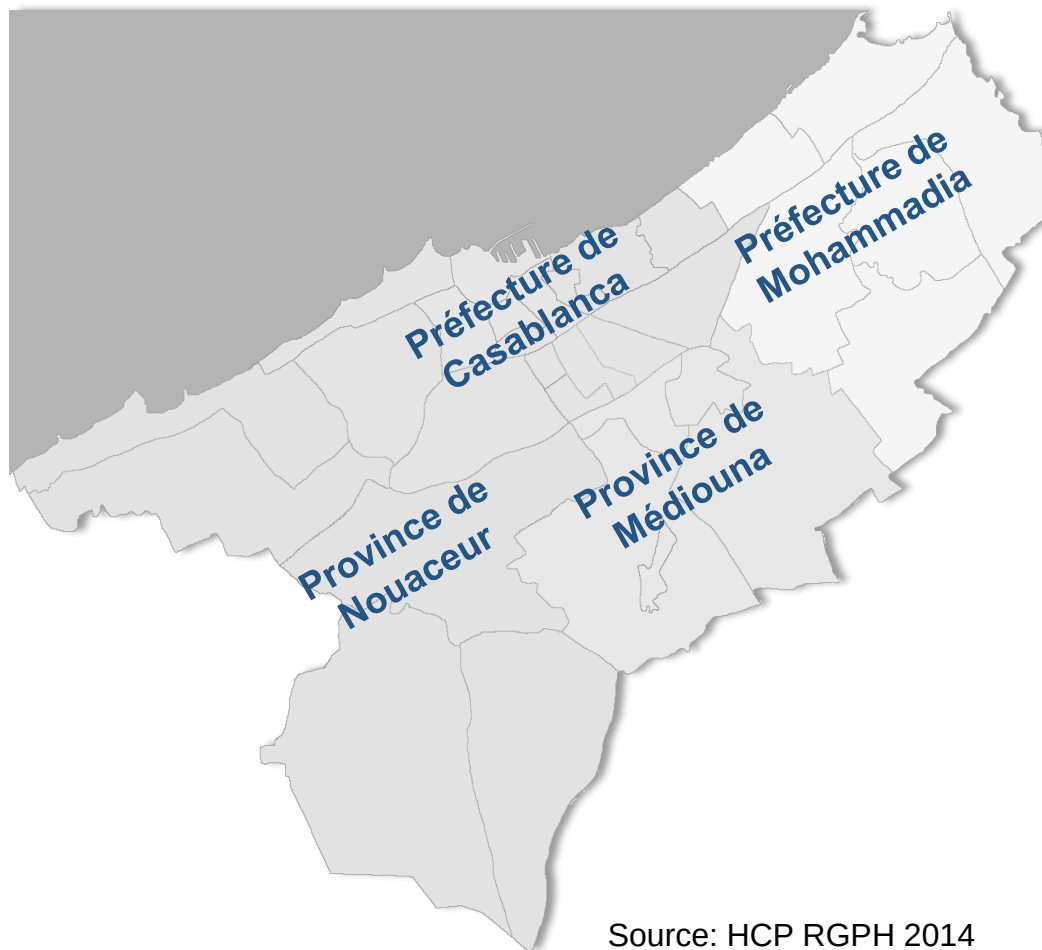
- Accroissement des besoins en mobilité
- Doublement du nombre de déplacements au cours des 30 dernières années.
- Allongement important du temps de trajet.
- Pression substantielle sur les systèmes et les infrastructures de transport urbain

Véhicules en circulation au Maroc (En milliers)

REGION	2006	2010	2014	Part Nationale	Croissance annuelle
Casablanca	777	968	1.187	34,5%	5,4%
Rabat	344	443	547	15,9%	590,0%
Oujda	165	228	266	7,8%	6,1%
Tanger	160	204	252	7,4%	5,9%
Agadir	125	175	221	6,4%	7,3%
Marrakech	105	148	190	5,5%	7,7%
Fes	104	133	163	4,8%	5,7%

Source: Ministère de l'Équipement et des Transports

LE GRAND CASABLANCA EN CHIFFRES



Source: HCP RGPH 2014

Superficie	1 140,54 km ²
Population (Recensement 2015)	4 270 750 hab.
Ménages	1 032 576
Densité	3 185 hab/km ²
Nombre de préfectures	2
Nombre de préfectures d'arrondissements	8
Nombre de provinces	2
Nombre de communes urbaines	10
Nombre de conseils d'arrondissements	16
Nombre de communes rurales	8
Part dans le PIB	20,7%

ELEMENTS DE CONTEXTE A CASABLANCA 2004



PDU (2004) avec comme principales recommandations :



TCSP

infrastructure du transport de masse en site propre et restructuration du secteur des bus



Réorganisation de la circulation

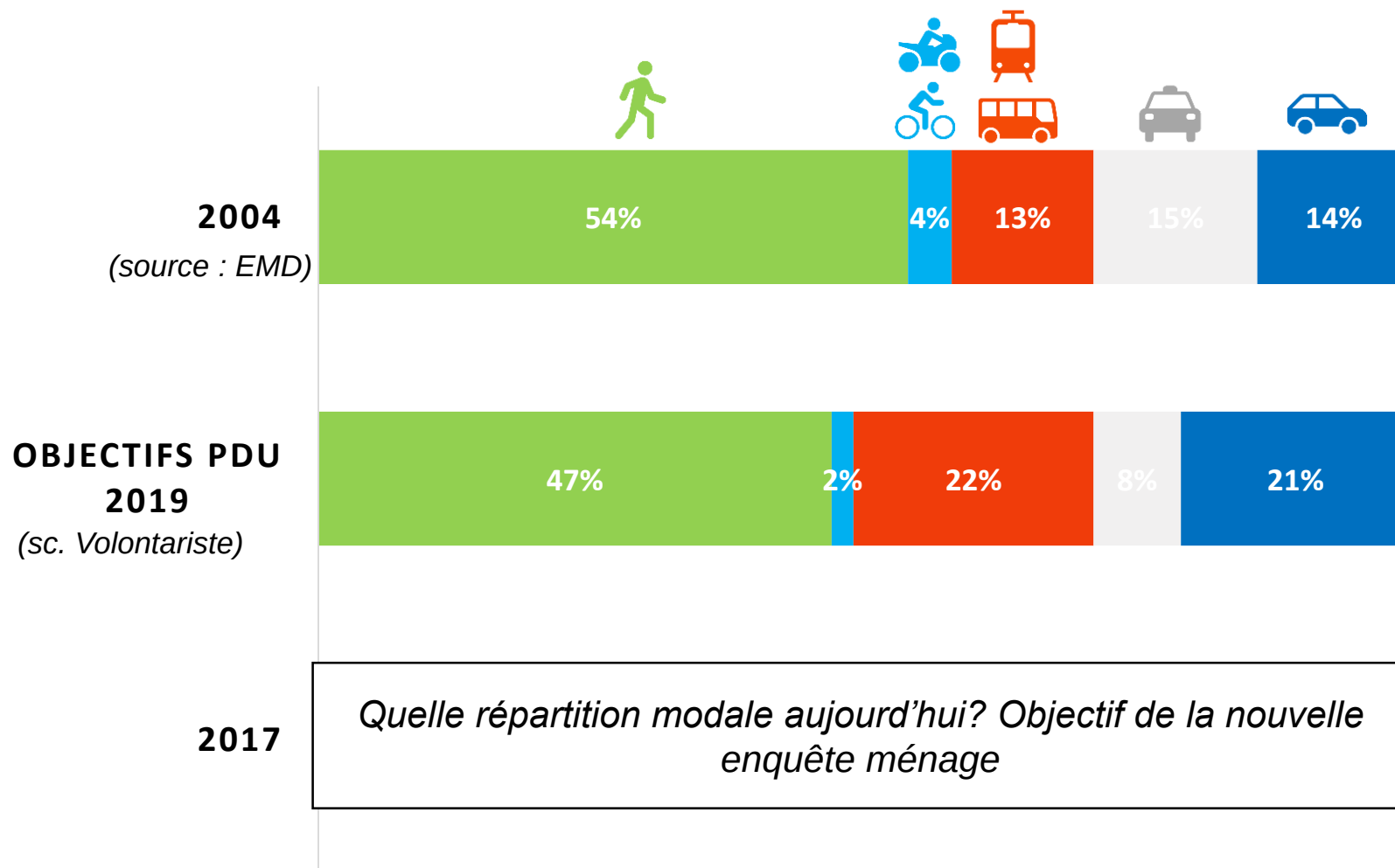


Réhabilitation de l'espace public



Réalisation d'un ensemble de pénétrantes, voies structurantes, trémiesEtc.

Les ambitions formulées en termes de répartition modale



AUJOURD'HUI...

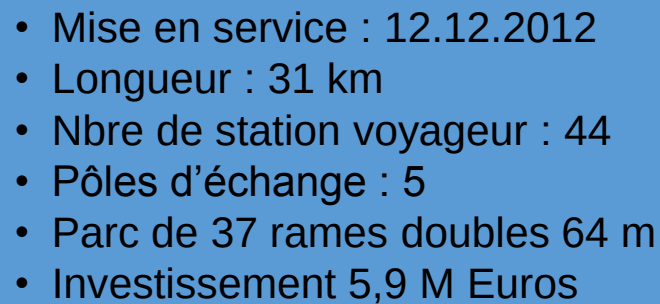


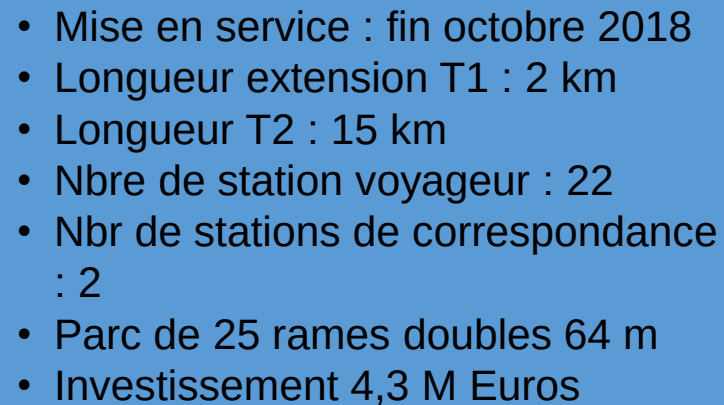
OUTIL D'EXECUTION

Création, en 2009, d'un outil exécutif pour la réalisation du réseau de TCSP:

Casa Transport SA société de développement locale, société anonyme avec actionnaires l'Etat (30%), la Commune de Casablanca (60%) d'autres institutionnels publiques.

- Représentants de l'Etat : Ministère de l'Intérieur et des Finances
- Autorités locales : Région de Casablanca, Commune de Casablanca, Conseil Préfectoral
- Institutions : Fond Hassan II pour le développement économique et social, CDG, ONCF et Banque Populaire





AMENAGEMENT DE FACADE A FACADE

Aménagement de 90 hectares de la ville avec :

- Refont de la chaussée
- Réhabilitation des trottoirs
- Plantation d'un corridor vert d'arbres et palmiers le long des 31 km → 4000 arbres plantés
- Piétonnisation d'un axe important du centre ville historique sur 1 km.
- Aménagement et piétonnisation de 2/3 de la Places des Nations Unies
Surface dédiée aux piétons 8000 m² → 25000 m²
- Aménagement de la Place Sidi Mohammed en face Casa Voyageur
 - Espace public accessibles aux piétons 4 500 m² → 10 100 m² .
 - Espace vert 3 300 m² → 6 200 m²
- Mise en place d'un nouveau réseau souterrain d'assainissement, d'éclairage public et d'arrosage public
- Mise en place d'un nouveau équipement de signalisation de trafic

BD MOHAMMED V- ZONE PIETONNE (avant)



BD MOHAMMED V – ZONE PIETONNE (après)



BD MOHAMMED V – ZONE PIETONNE (après)



PLACE DES NATIONS UNIES (avant)



PLACE DES NATIONS UNIES (après)



PLACE DES NATIONS UNIES (après)



BD HASSAN II (avant)



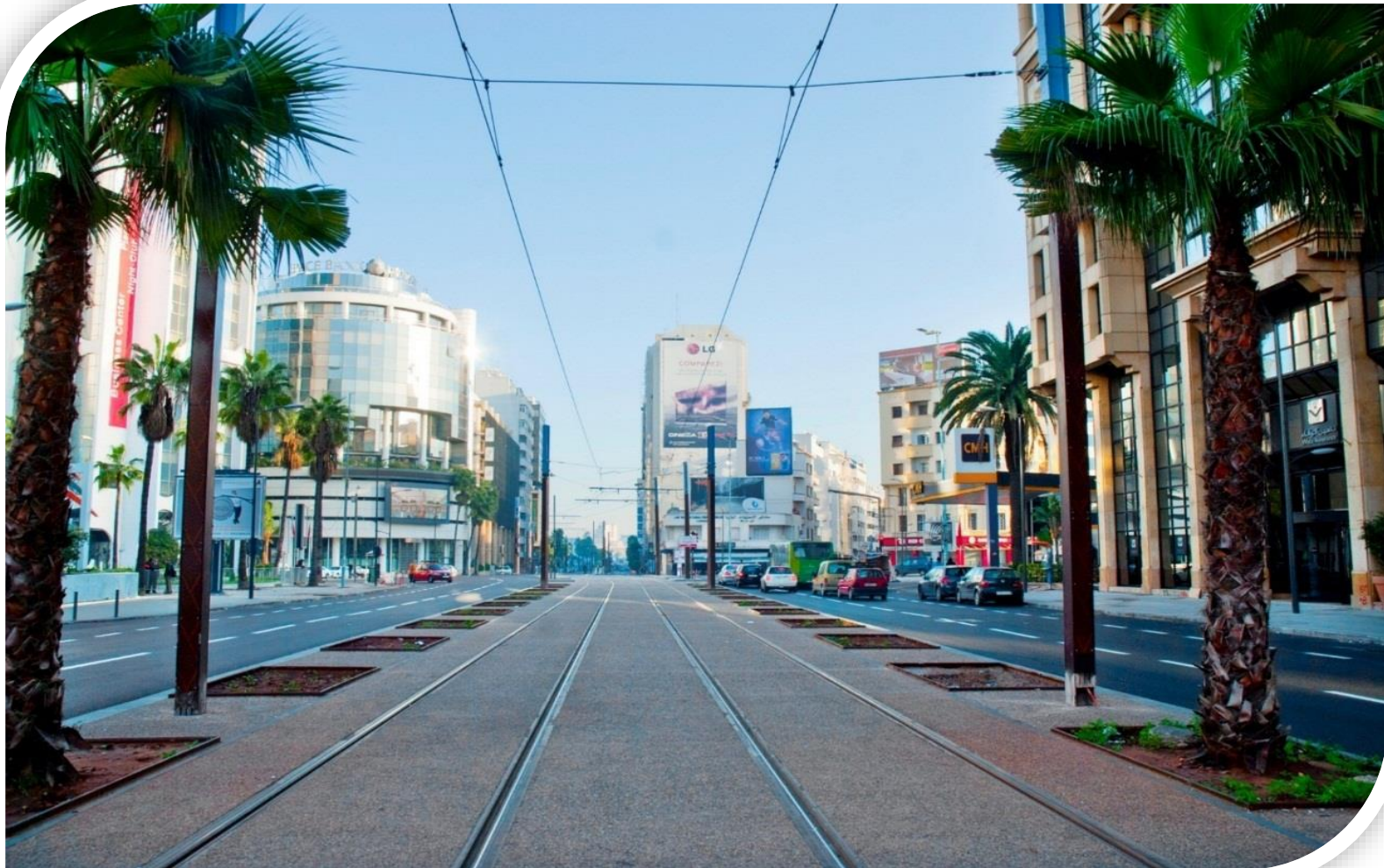
BD HASSAN II (après)



BD ABDELMOUMEN (avant)



BD ABDELMOUMEN (après)



BD DES OUDAYAS (avant)



BD DES OUDAYAS (après)



BD MD ZEFZAF (avant)



BD MD ZEFZAF (après)



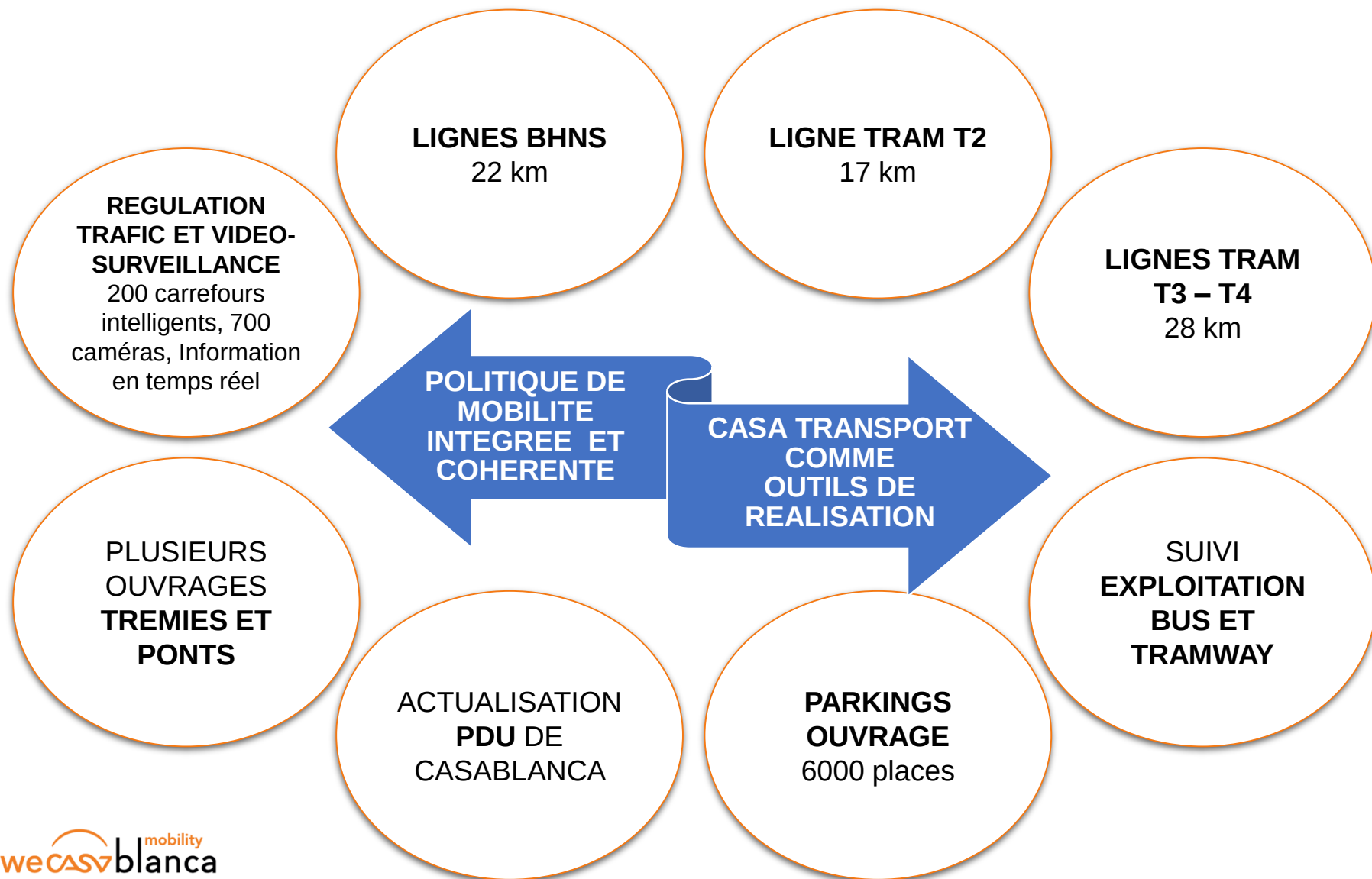
Aménagements spécifiques



Programme Mobilité 2015-2022

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2015 – 2022

18 300 M Euros

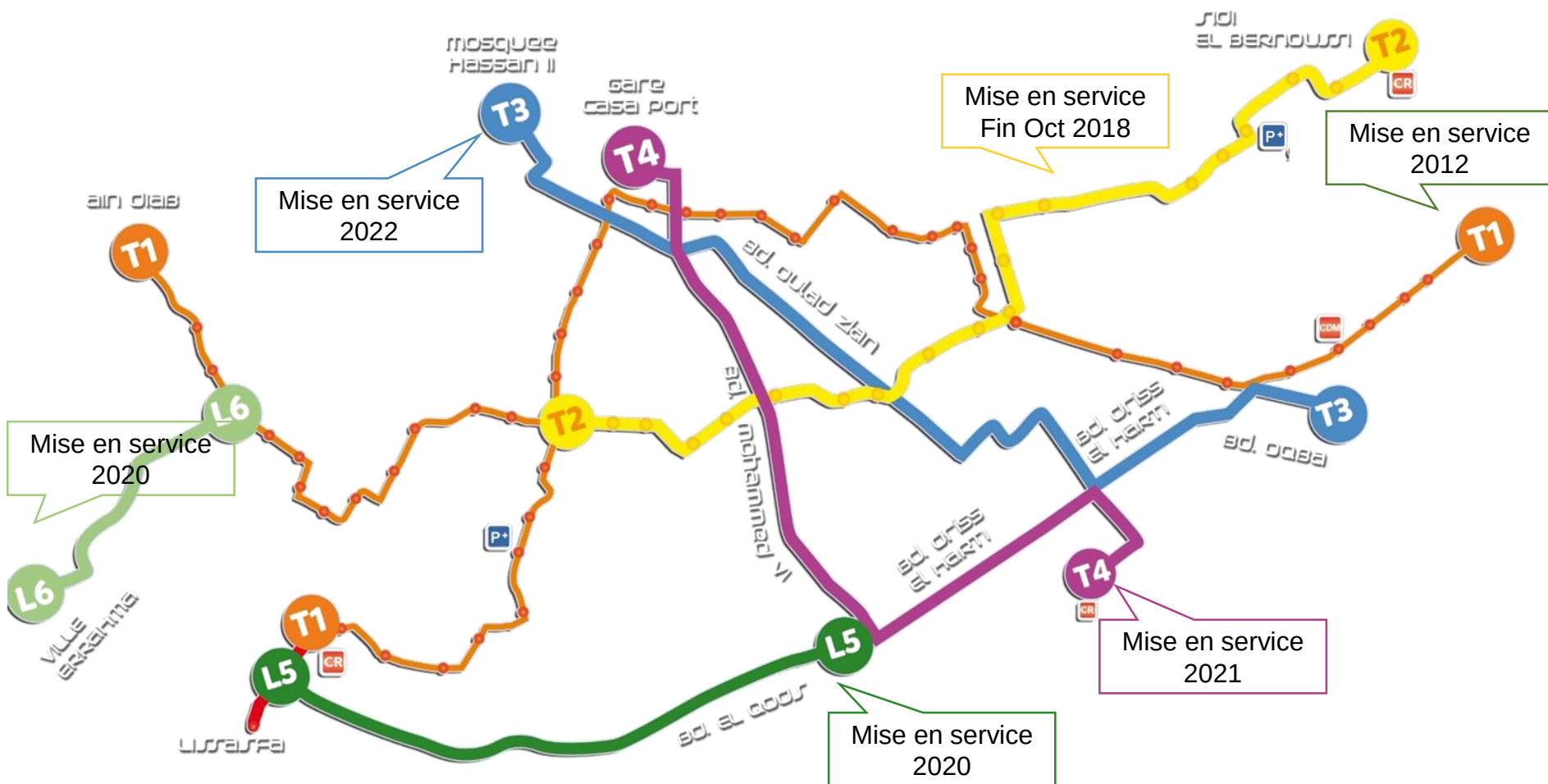


RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE 2015 - 2022

Le réseau de transport en commun en site propre de Casablanca est fruit d'une stratégie volontariste issue du Plan de Déplacement Urbain visant à augmenter la part de transport en commun de 13% en 2004 à 21 % en 2021 :

AUJOURD'HUI	EN 2022
1 ligne de tramway	4 lignes tramway (76 km) - 2 lignes BHNS totalisant (24 km) + restructuration et mise à niveau du réseau bus
31 kilomètres	100 kilomètres
48 stations	160 stations
Un parc de 37 tramways	Un parc de 120 tramways
1 station de correspondance	8 stations de correspondance
5 pôles d'échange	10 pôles d'échange
1 parking relais tramway Oasis	15 parkings relais tramway Oasis
Appli tramway + WIFI à bord (en cours)	Appli tramway + WIFI à bord + autres services
90 hectares d'aménagements urbains	265 hectares d'aménagements urbains
Desserte Est- Ouest : périphéries, centre ville, centres d'affaires et loisirs	réseaux connecté aux lieux de vie : de travail, équipements publics, sport & loisirs, centre-ville, campus etc
Desserte des gares Casa Voyageurs et Casa Oasis	Desserte des gares ferroviaires Ain Sebaa, Casa Voyageur, Casa Port, Oasis et gare routière Oulad Ziane

PROGRAMME TRANSPORT EN COMUN EN SITE PROPRE 2015 – 2022



AUTRES PROJETS DE MOBILITE



POSTE CENTRAL DE REGULATION

Gestion en temps réel de la Circulation;
Gestion de la Sécurité (Caméras de VS);
Véritable centre de gestion des secours et des crises.

46 M Euros

2015 -2018

3 TREMIES – NŒUDS DE CIRCULATION



- Liaison Directe entre Aéroport et CFC;
- Continuité vers le Centre Ville.
- Points noirs de circulation

145.9 M Euros

2015 -2019

STATIONNEMENT – PARKING RELAIS



27 M Euros

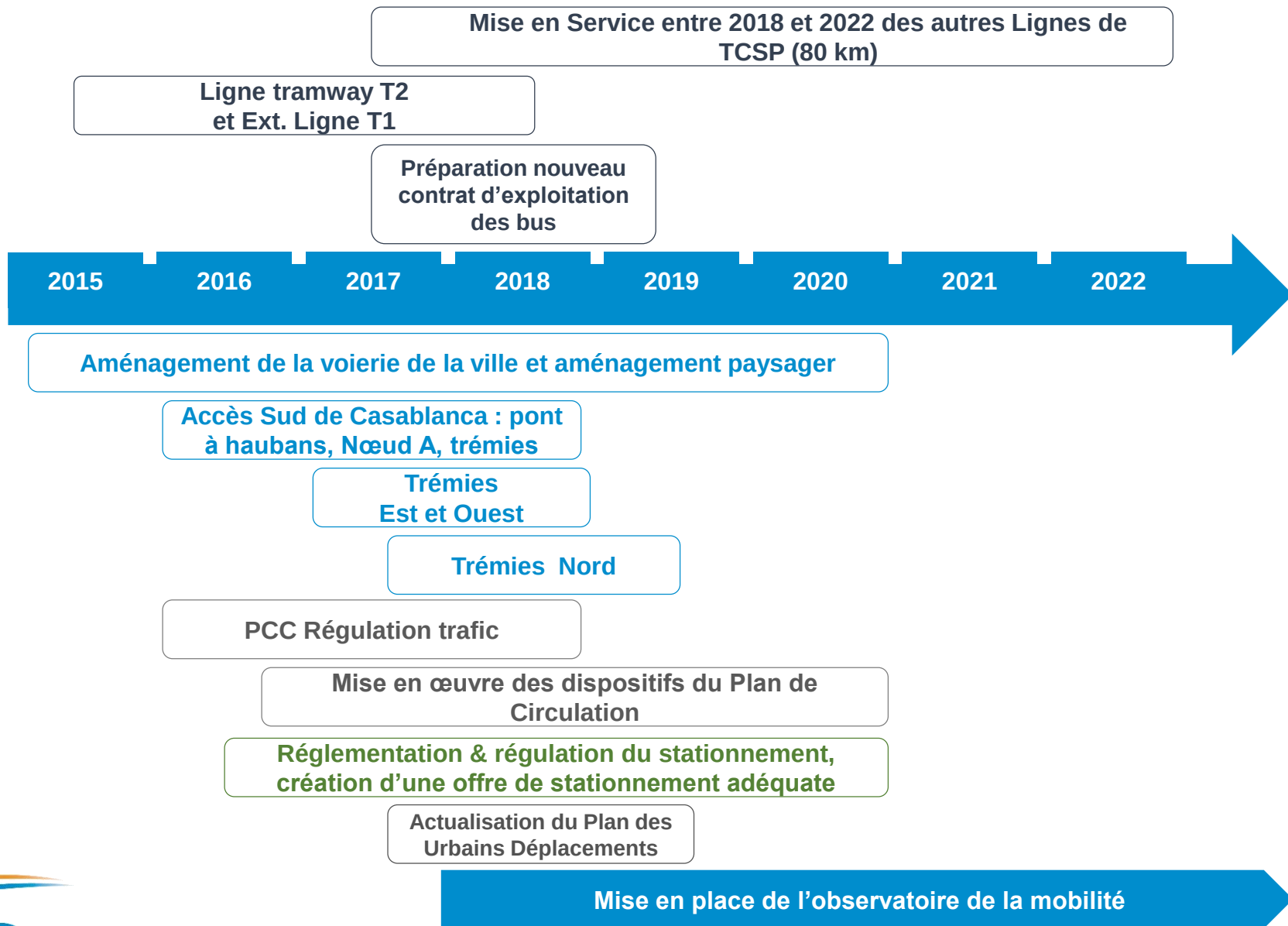
2015 - 2019

- 3000 à 6000 Places de stationnement.

Actualisation des études PDU

4,5 M Euros

2016 – 2018



LA PLANIFICATION URBAINE AU MAROC

La planification urbaine au Maroc repose sur plusieurs documents d'urbanisme qui disposent de liens de compatibilité entre eux

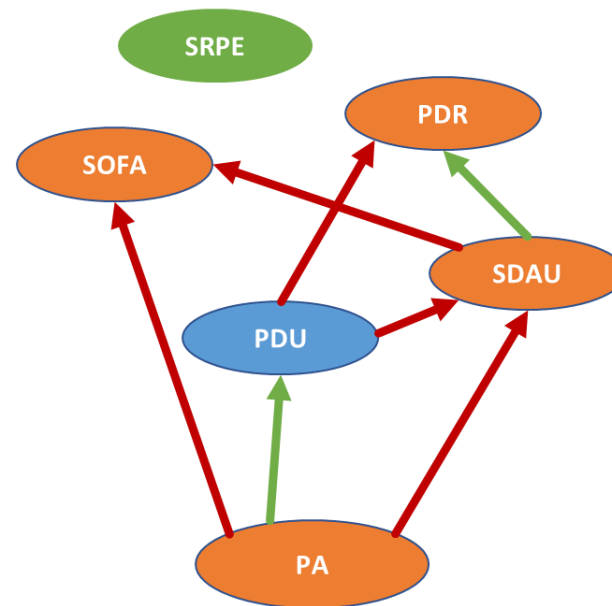
Liens entre le PDU et les autres documents de planification au Maroc

- Planification des transports et déplacements
- Planification territoriale

- Politiques environnementales

→ Compatible avec le document en bout de flèche (obligation de non-contrariété)

→ Prend en compte le document en bout de flèche (obligation de ne pas ignorer)



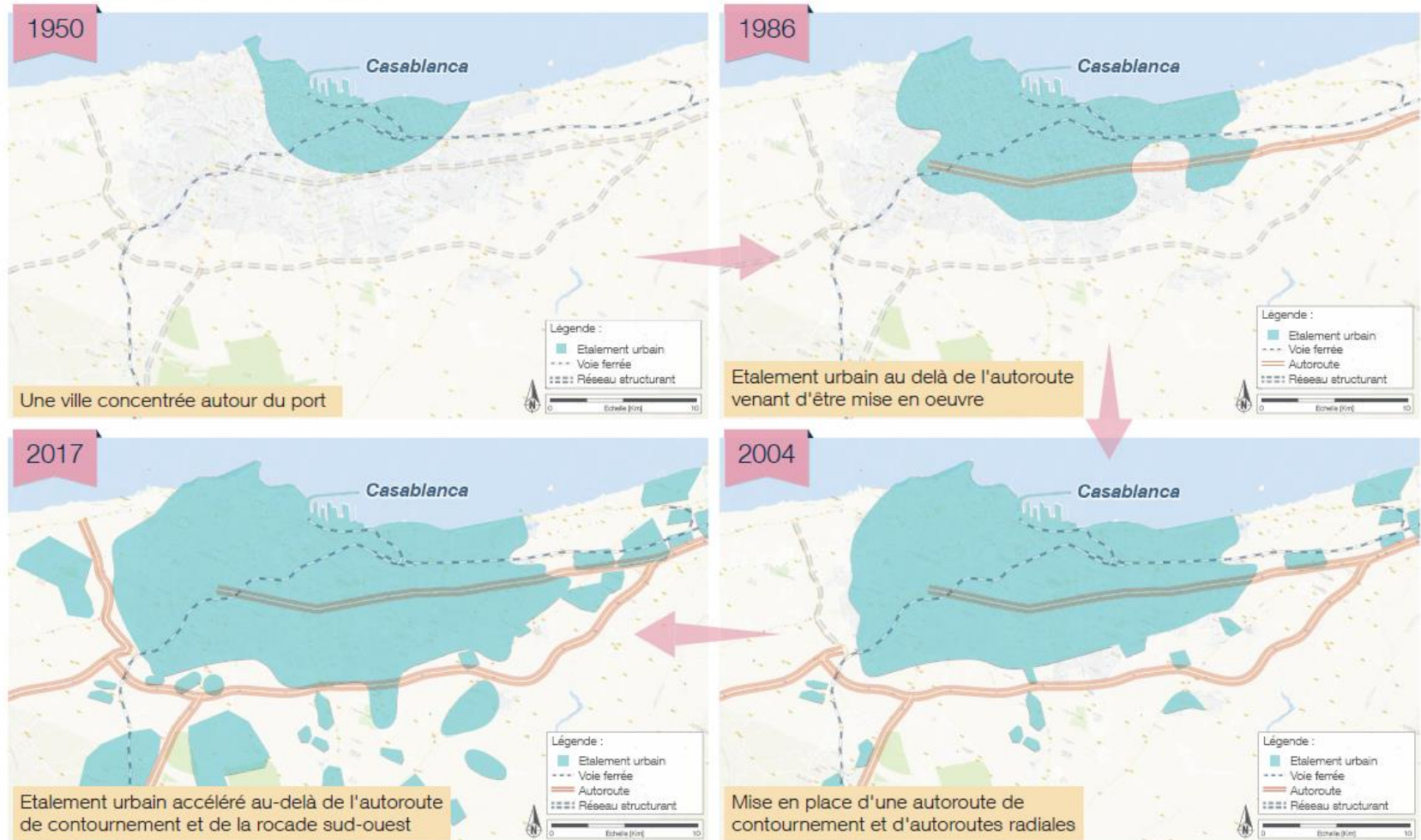
A ces documents cadres s'ajoutent :

- Les stratégies (compétitivité logistique, développement durable, etc.) ou politiques nationales
- Les programmes d'investissement (plan rail, plan route, etc.)

Le PDU n'a pas de caractère opposable à ce jour. Il doit toutefois s'inscrire dans une logique de cohérence avec les documents supérieur (PDR, SOFA, etc.)

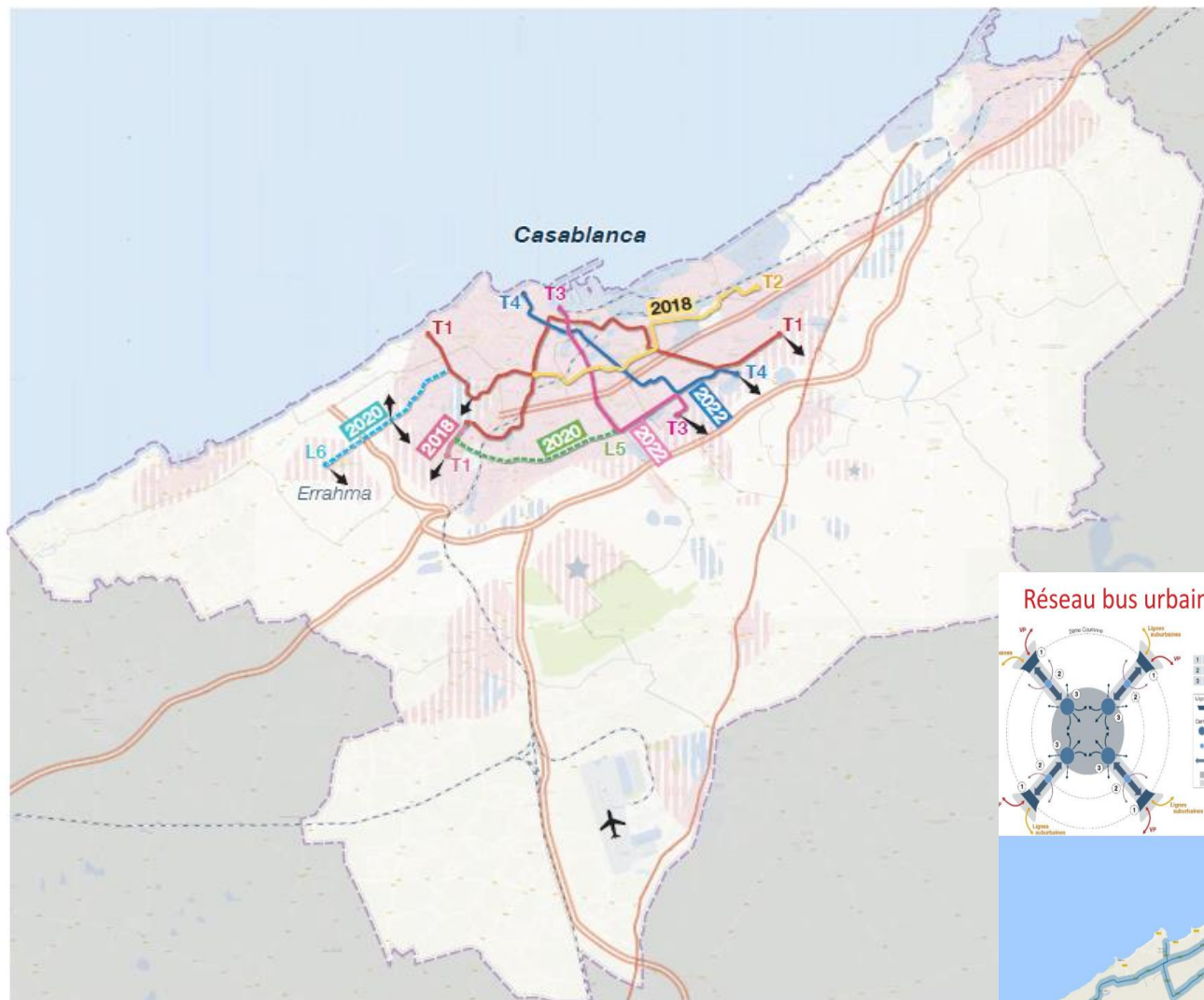
LA PLANIFICATION URBAINE À CASABLANCA

Evolution historique de Casablanca



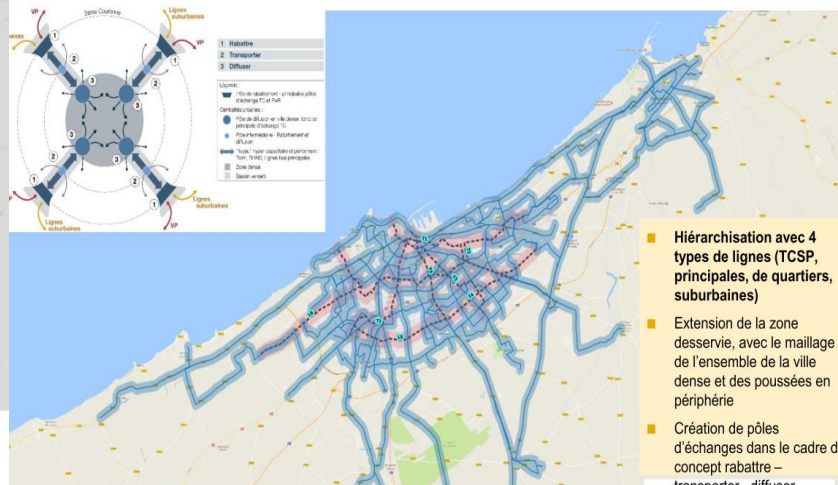
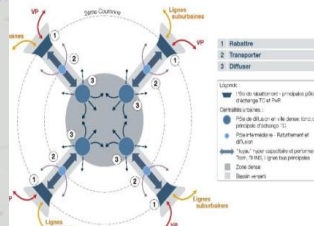
NOUVEAU PDU – HORIZON 2030

Réseau TCSP actuel et à court terme



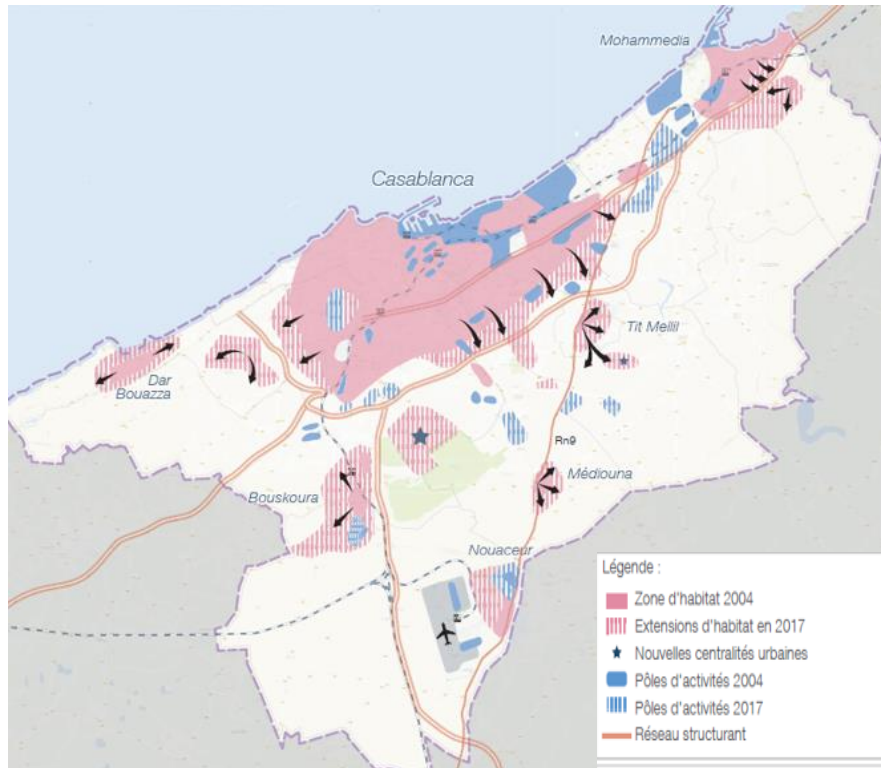
- 4 lignes de tramway et 2 lignes de BHNS d'ici 2022
- Les lignes programmées permettent de desservir les zones en développement dans le périmètre de la ville de Casablanca
- Hormis les bus et le train, les centralités urbaines périphériques en développement sont faiblement desservies

Réseau bus urbain restructuré (horizon 2025)



- Hiérarchisation avec 4 types de lignes (TCSP, principales, de quartiers, suburbaines)
- Extension de la zone desservie, avec le maillage de l'ensemble de la ville dense et des poussées en périphérie
- Création de pôles d'échanges dans le cadre du concept rabatteur - diffuseur

NOUVEAU PDU- HORIZON 2030



- Deux types d'étalement urbain ont réellement été constatés :
 - en tache d'huile sur la deuxième couronne vers le Sud et l'Ouest dépassant par moments l'autoroute de contournement
 - de manière dispersée sur le périmètre de la région (étalement des centralités existantes et apparition d'autres centralités urbaines)
- La densification sur les corridors RER a commencé même si ce dernier n'est pas encore mise en oeuvre

1) Report modal (Shift)

Mise en œuvre d'une politique plus capacitaire pour faire face au développement des territoires



1 tramway plein

= 3 bus pleins

au taux d'occupation
= 170 voitures

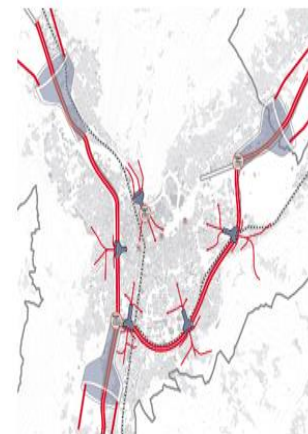
2) Articulation urbanisme – transports (Avoid)

Maîtrise de la périurbanisation, intensification urbaine à proximité des gares et des axes structurants de transports collectifs



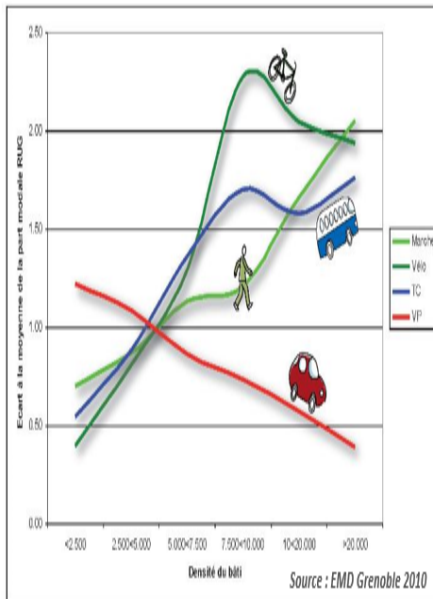
3) Optimisation du réseau routier (Improve)

Mise en œuvre d'un plan de circulation automobile optimisant les capacités résiduelles du réseau routier



NOUVEAU PDU – HORIZON 2030

Articulation urbanisme-transport – maîtrise de la périurbanisation, intensification urbaine à proximité des gares et des axes structurants de transports collectifs

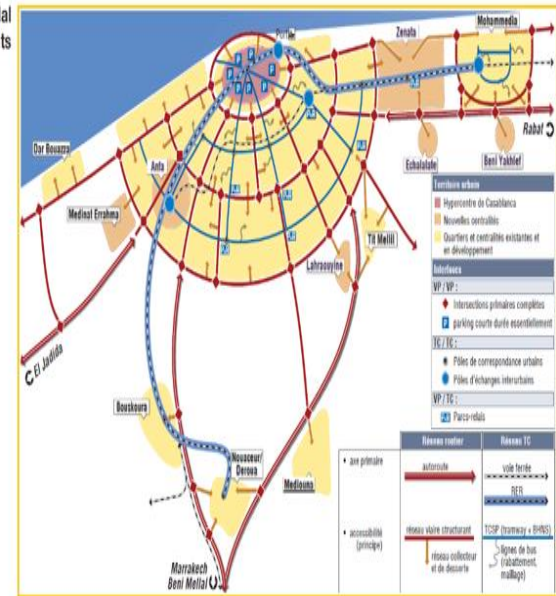


➔ **Eviter la dégradation continue de la congestion !**

- ➔ La robustesse de la mobilité dans le territoire dépend d'une action globale, à l'échelle métropolitaine, sur la maîtrise de l'augmentation des flux et des distances parcourues en voiture ;
- ➔ L'articulation urbanisme-transport est également indispensable pour la promotion des modes alternatifs à l'usage de la voiture en solo

Organisation du réseau automobile – par la mise en œuvre d'un plan de circulation automobile dont la conception doit en premier lieu permettre de favoriser la mise en œuvre des 2 leviers précédents, en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier

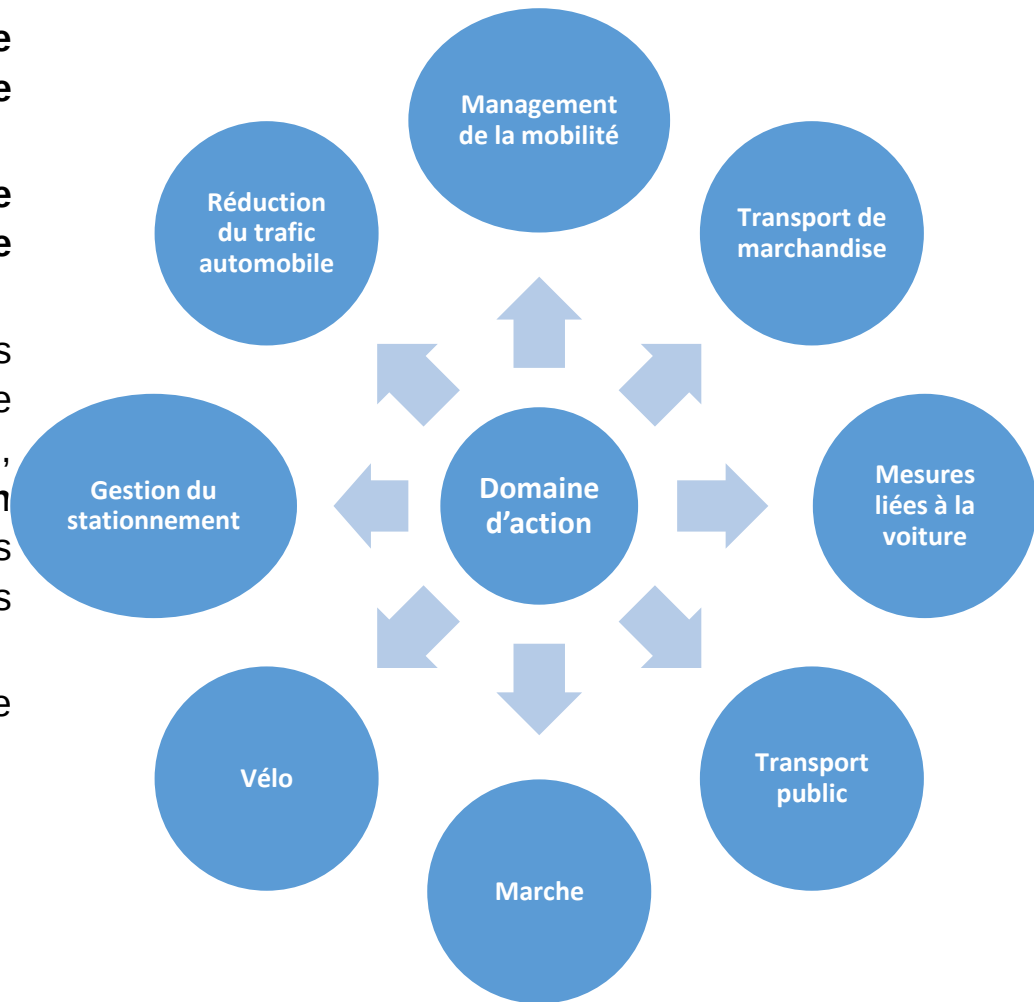
Concept multimodal des déplacements



➔ **Optimiser tout ce qui peut l'être !**

- ➔ Dans certaines situations, la voiture reste la solution la plus intéressante. Son potentiel doit être exploité au maximum des possibilités d'exploitation des réseaux routiers, dans la mesure où ils respectent les leviers A et B, ainsi que les prescriptions environnementales

- Engagement pour un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) → Adhésion de la Mairie de Casablanca en date de 24/10/2016
- Poursuite d'un objectif général d'amélioration de la qualité de vie et l'attractivité économique des agglomérations
- + des objectifs spécifiques : amélioration des systèmes de transport actuels et proposition de solutions **alternatives aux véhicules individuels**, solutions **plus capacitaires et économes en espace et en carbone**, et en même temps **abordables et adaptées aux besoins** des habitants
- Articulation au niveau national avec la Politique Nationale pour le Transport Urbain (NUTP)



MERCI

