

Le plan de la dernière chance?

• La ville n'a plus d'autre choix au risque de suffoquer

• Le nouveau schéma adopté par les autorités

• Poids lourds, stationnement, accessibilité, signalisation...

LE Grand Casablanca dispose désormais de son plan de circulation. Ce document hautement stratégique vient d'être adopté par le comité de pilotage de l'étude sous la présidence de Khalid Safir, wali du Grand Casablanca. Il s'agit d'un outil technique mis à la disposition des autorités casablancaises pour améliorer l'accessibilité et la mobilité au sein de la métropole.

Il est aussi le prolongement du schéma directeur d'urbanisme et d'aménagement (SDAU) et du plan de déplacements urbains (PDU). Ce plan de circulation, qui a nécessité plus de trois ans de travaux, est le résultat d'une étude lancée dès 2011 par

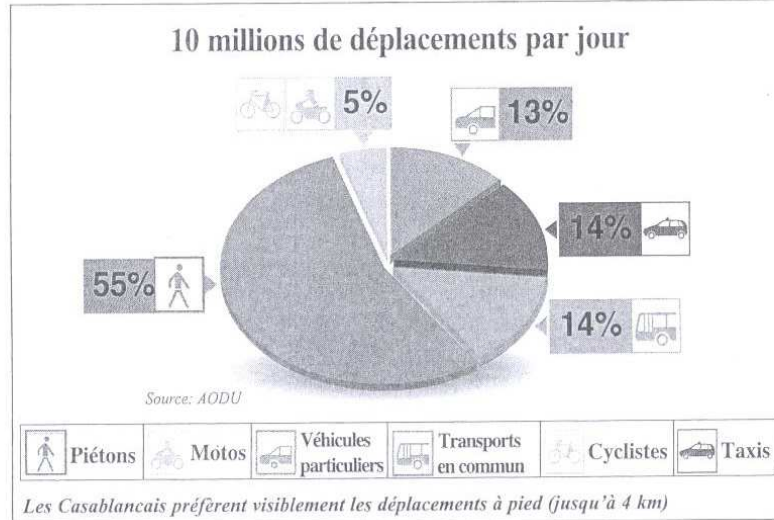
l'Autorité organisatrice des déplacements urbains du Grand Casablanca (AODU) avec l'assistance de deux bureaux d'études: le suisse Transitec et Systra, un groupe international d'ingénierie et de conseil spécialisé dans la mobilité. Le plan propose un concept d'organisation multimodal des

déplacements dans la région du Grand Casablanca. Sur cette base, il fixe le cadre des mesures à prendre au niveau des voiries principales et collectrices afin d'apporter des solutions à court et moyen termes aux dysfonctionnements de la circulation. Le plan s'articule autour de quatre schémas

décongestionnement du centre et améliorer l'accessibilité des pôles périphériques.

Pour y arriver, la métropole doit être dotée d'un système de transports collectifs hiérarchisé, cohérent et complet: LGV, lignes ferroviaires classiques, RER, métro, tramway et réseau de bus avec sites propres, préconisent les auteurs de l'étude du plan de circulation de la région du Grand Casablanca. La ville devrait aussi s'appuyer sur un réseau routier cohérent et parfaitement maillé: autoroute, voies périphériques, rocares... Sans oublier le développement des voiries urbaines des pôles périphériques, l'accessibilité des poids lourds au port et aux plateformes logistiques ainsi que dans le couloir industriel/logistique de Mohammedia-Nouaceur, les parkings-relais dans les stations RER... Quant au concept multimodal 2020 retenu pour Casablanca, il est déterminé par cinq piliers. A commencer par l'accessibilité routière basée sur trois axes majeurs: la rocade interne Zerktouni-Résistance, l'autoroute urbaine et l'autoroute de contournement.

L'armature urbaine en transports collectifs représente le deuxième pilier. Elle se décline en une 1re ligne RER (qui verra le jour d'ici 2020-25) reliant Mohammedia à l'aéroport en passant par Casa Port et pôle d'Anfa (7 stations), une ligne de tramway et l'interdiction pour les grands taxis d'emprunter les axes desservis par les bus et le tram. Le quatrième pilier est celui



directeurs qui traduisent le concept d'organisation multimodal des déplacements, notamment l'accessibilité routière, l'orientation des poids-lourds et la gestion des livraisons, la politique de stationnement et la signalisation directionnelle (jalonnement).

«Cet outil est au service des autorités de Casablanca, Mohammedia, Tit-Mellil, Mediouna, Nouaceur et Bouskoura, mais aussi

Forces et faiblesses

PARMI les points forts à mettre à l'actif de la ville de Casablanca, figure son réseau d'infrastructures (routes et chemins de fer) de bonne qualité par rapport à d'autres villes marocaines, indiquent les auteurs du plan de circulation. De même, la part élevée des déplacements à pied (55%), tant pour les déplacements longs (jusqu'à 4 km) que pour les déplacements courts, est un avantage de taille. La forte utilisation de l'autoroute urbaine comme axe de trafic interne est également un atout. En revanche, la liste des faiblesses de la circulation est largement plus longue. Parmi lesquelles figurent l'absence d'un concept multimodal, un réseau routier sans hiérarchie, transports par bus peu performants, dysfonctionnements récurrents (stationnement en double file, mauvaise régulation lumineuse...).

de tous les acteurs pour améliorer à court terme les déplacements dans l'agglomération de Casablanca», annonce Abdelmalek Bout, DG de l'AODU.

Le choix d'aménagement retenu par le SDAU est celui de la mise à niveau du centre-ville de Casablanca (développement du qualitatif au lieu du quantitatif), d'une croissance urbaine à partir des pôles périphériques et d'un développement économique le long de nouveaux axes et pôles spécifiques (avec notamment le couloir industriel et logistique majeur entre Mohammedia et Nouaceur et un axe tertiaire d'innovation dans la zone Anfa-Sidi Maârouf).

A l'horizon 2030, la ville doit fournir un effort sans précédent pour assurer le

d'une politique de stationnement différenciée (courte durée dans les zones à vocation commerciale, interdiction de double file...). Le dernier pilier est celui du trafic des poids-lourds qui se base sur le concept d'accessibilité routière défini. Ainsi, à partir des autoroutes, il sera possible de trouver un échangeur connecté au réseau routier principal qui dessert les zones génératrices de poids-lourds principales. Ces axes doivent être adaptés aux circulations de ces véhicules à gabarit important.

Aziza EL AFFAS

Circulation à Casablanca

Un diagnostic plus qu'alarmant!

- **Urgence de repenser l'accessibilité du centre-ville**

- **Près d'un véhicule sur deux s'y rend**

LE diagnostic mené pendant les premiers mois de l'étude sur le plan de circulation avait mis en évidence l'urgence de repenser l'accessibilité et l'organisation de la circulation dans l'hyper-centre et la première couronne. Ce territoire composé des préfectures d'Anfa, Mers Sultan-El Fida et Aïn Sbaâ-Hay Mohammedi est en effet le cœur de l'agglomération, avec notamment les administrations, les grands espaces de commerce (Derb Ghallef, Derb Sultan, Korea, Maârif...), le secteur de loisirs (corniche), les hôpitaux (2 Mars, Abdelmoumen), les générateurs de poids-lourds (marché de gros, Derb Omar, port), les gares (Casa-Port, Oasis...). Près d'un véhicule sur deux pénétrant

à Casablanca se rend jusqu'au centre-ville. Tous les ingrédients sont donc réunis pour favoriser les congestions, notamment sur la rocade Zerktouni, sur de nombreuses pénétrantes et sur l'autoroute urbaine. Résultat :

nécessité de trouver des solutions simples à mettre en œuvre à court terme pour améliorer la mobilité urbaine. L'enjeu est à la fois de répondre aux besoins en déplacement tout en garantissant un partage de l'espace public

afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle, anticiper l'augmentation du nombre de déplacements mécanisés et mettre en place une véritable politique du stationnement pour limiter l'accessibilité en voiture pour le trafic lié au travail.

S'agissant des opportunités sur lesquelles il faudra capitaliser, les auteurs de l'étude préconisent la poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur des transports collectifs (étude du métro aérien en cours, le Bus à haut niveau de service BHNS...). Pour les auteurs de l'étude, la ligne de tram est une première étape pour répondre à la demande en déplacements et préfigurer une modification des habitudes de déplacement.

«Le succès du plan de circulation qui vient d'être adopté repose désormais sur son appropriation et sa mise en application par les autorités, afin que ses effets soient ressentis rapidement par la population», précise le DG de l'AODU. □

A E.

Cadrage et planification

LE nouveau plan de circulation de Casablanca s'articule autour de deux voies complémentaires, à savoir:

- Le cadrage: il s'agit d'un document qui permet aux autorités de prendre position vis-à-vis des projets ayant une influence sur l'aménagement et l'exploitation du réseau routier;

- La planification : il est possible de programmer sur la base de ce document, sur une période de 6 ans (2014-2019), la mise en œuvre par étape, sur des périmètres cohérents, d'un nombre important de mesures d'aménagement et d'exploitation du réseau routier, pour sa mise à niveau et pour l'amélioration des conditions de mobilité. □

des embouteillages au niveau des principaux carrefours aggravés par une régulation lumineuse inappropriée, souligne l'étude sur le plan de circulation. Sans oublier des points noirs récurrents comme le stationnement au Maârif, à la corniche, la forte présence des poids lourds... Ce constat souligne aussi la

équitable entre les différents modes de transport et usagers.

D'où l'urgence de repenser l'accessibilité et l'organisation des circulations dans l'hyper-centre et la première couronne de Casablanca. Pour y arriver, il faudra mettre en place des transports collectifs performants