

AREP Région Casablanca-Settat / Avril 2024

Etude relative à l'organisation des services du transport routier non urbain des personnes entre les collectivités territoriales situées dans la région Casablanca - Settat

Résumé exécutif



Préambule

Dans le cadre du projet de la régionalisation avancée, un nouveau découpage territorial des régions du Maroc a été mis en place en 2015. Pour accompagner ce nouveau découpage la loi organique 111-14, adoptée en janvier 2015, charge les régions de mettre en place des mécanismes de gouvernance et de développement territorial à l'intérieur de leur territoire à travers l'exercice d'un certain nombre de compétences.

Ainsi, dans le cadre de l'exercice de ses compétences propres, la région est amenée à organiser le service de transport routier non urbain de personnes au sein de son territoire. Pour ce faire, l'AREP de la région de Casablanca-Settat, souhaitant approfondir les grandes orientations du volet mobilité du Programme de Développement Régional, lance l'élaboration d'un **Schéma Directeur des Transports** qui définira l'organisation des services de transport routier non urbain des personnes entre les collectivités territoriales situées dans la région.

Dans ce cadre, l'étude lancée par l'AREP de la Région Casablanca-Settat vise à :

- **développer une stratégie** pour améliorer la mobilité des personnes sur le territoire de la région Casablanca-Settat ;
- **définir et clarifier la compétence de la Région** en matière de création et de gestion des services du transport non urbain de personnes entre les collectivités territoriales dans son périmètre ;
- définir et structurer un **programme d'actions**.

Principaux enseignements de l'état actuel

La région Casablanca – Settat est un vaste territoire s'étendant sur environ 100 km le long de la façade océanique et s'enfonçant de 100 à 150 km dans les terres. Il est habité en 2020 par environ 7,5 millions de personnes, dont près de 2,7 hors de l'agglomération casablancaise.

Le territoire est desservi par **un réseau routier qui est bien hiérarchisé et avec une organisation bien maillée**, malgré des liaisons principales surtout radiales depuis l'agglomération casablancaise. Toutefois la densité du réseau routier peut être faible dans certaines zones rurales, ce qui peut présenter localement un enjeu pour les transports en commun, car leur desserte y est difficile.

Les services de **transports en commun non urbains de personnes** au sein de la région présentent une grande diversité de modes :

- Le **réseau ferroviaire** comprend 4 axes rayonnant depuis Casablanca, mais seulement 10 gares hors agglomération casablancaise avec des fréquences de l'ordre de 3 trains par jour à 2 trains par heure, selon les axes. Il joue **un rôle très faible** dans les déplacements en transports en commun non urbains intrarégionaux (moins de 5%) en raison **d'une offre pas assez dense, de tarifs élevés, malgré son potentiel**.
- Les **autocars** jouent un rôle inter- et intrarégional en desservant principalement les grands axes rayonnant des deux pôles les plus importants, Casablanca et El Jadida. L'offre est peu structurée avec de nombreux exploitants et tarifs diversifiés. Ce mode assure, à quasi-parité avec les grands taxis, **l'essentiel des déplacements non urbains intrarégionaux et offre les tarifs les meilleurs marchés**.
- Les **grands taxis** desservent largement le territoire, à l'exception des zones rurales. Ils se concentrent sur les mêmes axes que les autocars, entraînant une concurrence. Les grands taxis représentent une part importante de la demande et offrent différents niveaux de confort, de sécurité et de prix.

- Les **transports mixtes**, mode particulièrement bien adapté aux zones les plus rurales et pour la desserte des souks, sont en déclin et assurent seulement environ **10% des déplacements non urbains intrarégionaux** en concurrençant de plus en plus les autocars et les grands taxis. Ils sont environ 30% moins chers que les grands taxis.

Ensembles, ces modes permettent une bonne couverture des communes de la région. Seules une quinzaine ne sont que peu ou pas desservies par un mode routier. **Les transports en commun assurent environ la moitié des déplacements entre les cercles de la Région**, l'autre moitié étant assurée par les modes individuels (voitures en premier lieu).

Les modes de transport en commun routier **sont réglementés de manière segmentée, éclatée et rigide**, ce qui peut nuire à leur efficacité et rend difficile leur encadrement. Cette organisation ne permet pas une adaptation aux évolutions de la demande et entraîne une concurrence entre les différents modes sur les axes les plus fréquentés.

À l'avenir, la concurrence de la voiture sur les transports en commun va s'intensifier en raison de l'amélioration du réseau routier, de l'augmentation du taux de motorisation et de l'accroissement du pouvoir d'achat. Cela pourrait rendre l'exploitation des transports en commun précaire, en particulier dans les zones reculées, et entraîner une augmentation rapide du trafic routier avec la nécessité de nouvelles infrastructures coûteuses en milieu urbain et accélérer l'exode rural vers les zones urbaines mieux équipées.

Enjeux pour les transports en commun régionaux

Le diagnostic de l'étude a permis de dégager les principaux enjeux stratégiques pour les transports en commun régionaux :

- **Connaître, suivre et encadrer l'offre effective** au sens de service offert à la population, alors que le suivi actuel se concentre plus sur chaque véhicule (c'est-à-dire les moyens mis en œuvre) ;
- Contribuer à maintenir une **part modale élevée des transports en commun** dans un souci de développement durable, mais aussi de maîtrise du trafic et des congestions ;
- **Maintenir une desserte des zones rurales** pour éviter le renforcement d'iniquité, alors que ces services sont aujourd'hui économiquement fragiles ;
- Améliorer l'efficacité des dessertes périurbaines pour contrer l'explosion du trafic automobile ;
- Pour s'inscrire dans les enjeux climatiques, **fournir un cadre réglementaire et économique suffisant** permettant d'investir dans la modernisation des outils de production ;
- Prendre en compte le **mode ferroviaire** qui peut plus facilement jouer un rôle structurant à l'échelle de la Région que les modes routiers.

Stratégique à long terme : un réseau intégré et hiérarchisé

Le concept pour l'organisation des transports collectifs à l'échelle de la Région de Casa-Settat repose sur un réseau intégré et hiérarchisé. Il comporte les liaisons et services suivants :

- Des **liaisons ferroviaires** avec un rôle structurant au niveau de la Région en liant les 3 pôles urbains de Casablanca, Settat et El Jadida.
- Des **liaisons d'autocars de longue distance** participant à la stratégie régionale ;
- Des **liaisons régionales d'autocars** de différentes catégories :
 - **Liaisons périurbaines principales** ; Ce sont des liaisons radiales des pôles périphériques vers le pôle urbain de l'ECI El Baida. Elles offrent une capacité de transport élevé et viennent idéalement se connecter aux transports en commun urbains structurants (tramway, BHNS) en périphérie de l'agglomération ;
 - **Liaison périurbaine secondaire** concentrique à l'ECI Al Baida permettant de lier les pôles périphériques entre eux ;
 - **Liaisons régionales principales de rabattement** ; Ces liaisons permettent de rabattre un pôle au pôle d'ordre supérieur le plus proche et se connecter ainsi aux liaisons structurantes ;
 - **Liaisons régionales complémentaires de rabattement local** qui assurent une couverture plus fine du territoire (les plus petites centralités urbaines et les centres ruraux) ;
 - **Liaisons régionales complémentaires de maillage** permettant la desserte fine des grands centres ruraux non desservi pas les liaisons précédentes ;
- Des **lieux de rabattement de l'offre TC rurale** ;
- Des **lieux d'intermodalité et multimodalité**.

Le schéma conceptuel prend également en compte **une intégration intermodale de l'offre et des tarifs**. Les différents TC, au moins régionaux, doivent, du point de vue des usagers, **fonctionner « ensemble »**.

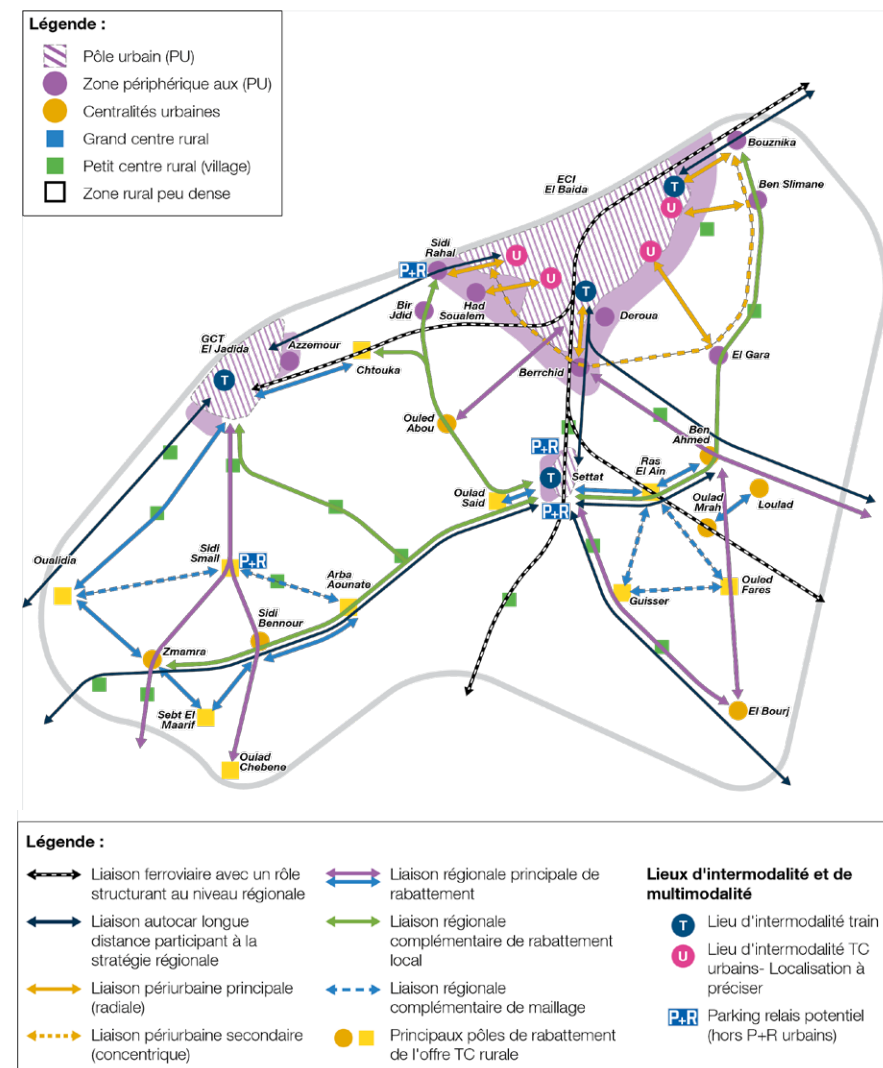


Figure 1 – Concept d'organisation du réseau TC à long terme à l'échelle de la Région de Casa-Settat

La stratégie à long terme est concrétisée par les mesures opérationnelles à moyen et long terme ci-après.

Renforcement du rôle du train pour les déplacements internes à la Région

Il s'agit du développement d'une offre régionale sur l'axe Casa-El Jadida à travers :

- La réouverture des gares de Lbir Jdid et de Chtouka au service voyageur ;
- L'augmentation de l'offre en visant des cadences à l'heure de pointe de l'ordre d'un train toutes les 15 à 20 minutes

L'étude propose d'étudier l'opportunité de créer de nouvelles liaisons ferroviaires entre l'ECI Al Baida et Sidi Rahal d'une part et Benslimane d'autre part

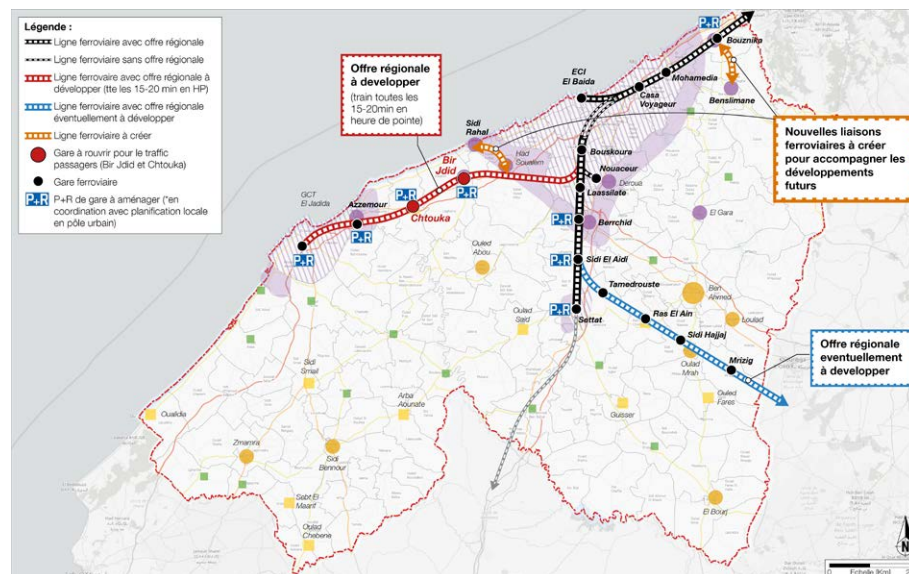


Figure 2 – Offre ferroviaire régionale à développer

Développement d'un réseau d'autocars propre à la Région

Le réseau cible de lignes d'autocars est composé de :

- **7 lignes principales suburbaines** connectant l'ECI Al Baida à sa zone périphérique et offrant des capacités élevées et des vitesses commerciales attractives
- **Lignes régionales d'autocars** reliant les pôles de la Région entre eux, hors ECI Al Baida, à savoir :
 - **7 lignes principales** circulant toutes les 7 ½ à 20 min en heures de pointe, et au moins toutes les 20 min en heures creuses ;
 - **7 lignes complémentaires** circulant toutes les 10 à 20 min en heures de pointe, et au moins toutes les 20 min en heures creuses.

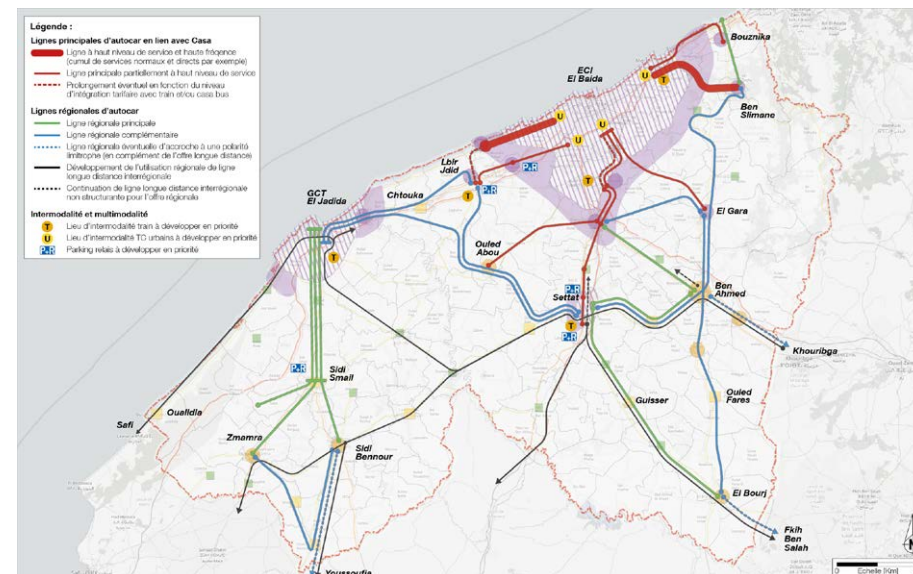


Figure 3 – Offre régionale d'autocars à développer

Une offre Grand Taxi et de Transport à la Demande (TàD) pour compléter l'offre ferroviaire et d'autocars

Les principes proposés pour l'organisation de l'offre Grand Taxi et TàD sont les suivants :

- rattachement des grands taxis à des **stations principales**. Sont identifiées **14 stations principales** de taxis et au moins **7 stations complémentaires de rabattement**.
- périmètre autorisé de desserte d'environ **25 km autour de la station principale**
- **stations complémentaires** à des points de rabattement importants sur le réseau régional d'autocars pour assurer la complémentarité avec les GT et les autocars.
- du **transport à la demande**, dans les secteurs où la demande est insuffisante pour une exploitation économique des grands taxis.

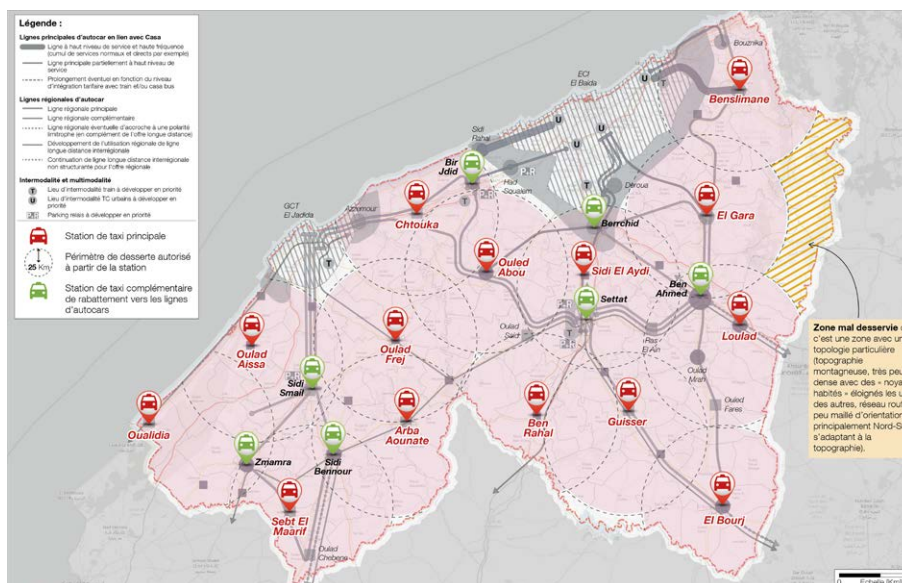


Figure 4 – Zones à desservir par le Grand Taxi et le TàD

Une zone pilote de TàD à El Borouj

Le fonctionnement du service de transport à la demande comporte deux principales composantes : **les grands taxis** qui effectuent les courses et assurent les déplacements des usagers et **la centrale de mobilité** qui enregistre les réservations et assurent la planification des courses, en favorisant les regroupements d'usagers et leur distribution aux grands taxis. Les principes de fonctionnement du TàD sont les suivants :

- **Réservation** : la réservation doit être faite **jusqu'au plus tard le jour ouvrable précédant le déplacement**. Cette réservation se fait **par téléphone**, avec, au moins dans un premier temps, le temps que les usagers s'accoutument au service, des téléphonistes humains plutôt qu'un serveur vocal. L'exploitant de la Centrale de Mobilité peut en outre proposer des systèmes complémentaires.
- **Gestion des demandes** : Lors de la réservation, **les clients indiquent leur arrêt de montée et celui de descente** ainsi que leur **souhait d'horaire**. En fonction des réservations existantes, il peut leur être proposé par la Centrale de Mobilité une heure de départ jusqu'à environ 30 minutes plus tôt ou plus tard afin de favoriser le regroupement des courses. L'amplitude de fonctionnement est similaire à celle des grands taxis, soit **tous les jours de 6h30 à 20h00**.
- **Planification des itinéraires** : transport à la demande **d'arrêt à arrêt**, sans itinéraire ni horaires de passage fixes prédéfinis ;
- **Public cible** : Le transport à la demande, en tant qu'unique transport en commun desservant les parties les moins denses du territoire est accessible **à tout public et doit autoriser tous types de déplacements**, sans définir de restrictions d'utilisation
- **Potentiel de demande** : le potentiel de fréquentation du transport à la demande sur le cercle d'El Borouj est estimé, **après environ 3 à 5 ans d'exploitation, à environ 1'000 à 1'300 voyages par jour ouvrable**, soit environ 270'000 à 350'000 voyages par an. Lors de la première année d'exploitation, la fréquentation potentielle estimée est de l'ordre de 700 à 900 voyages par jour ouvrable, soit environ entre 190'000 et 240'000 voyages par an.
- **Tarification** : la tarification devrait être **similaire à celle des grands taxis** dans un souci d'équité, c'est-à-dire un tarif kilométrique dégressif,

- **Contribution tarifaire** (subvention) : Pour éviter aux grands taxis des conditions économiques plus défavorables qu'actuellement, la première année d'exploitation le budget total à prévoir pour la contribution tarifaire est **d'environ 1,50 millions de Dhs par an**. Après 3 à 5 années d'exploitation du transport à la demande, le budget total à prévoir pour la contribution tarifaire **est estimé à 2,15 millions de Dhs par an**.



La mise en œuvre de la stratégie de mobilité intrarégionale pour les transports en commun se traduit par plusieurs actions et mesures d'accompagnement listées ci-après selon un calendrier de mise en œuvre à court, moyen et long terme.

Développement du réseau régional d'autocars		
A-1	Etude détaillée d'exploitation et d'insertion des lignes "prioritaires"	Court terme (2023-2027)
A-2	Aménagement des terminus et arrêts intermédiaires des lignes "prioritaires"	Court terme (2023-2027)
A-3	Aménagement des pôles d'échange au niveau des pôles urbains des lignes prioritaires	Court terme (2023-2027)
A-4	Appels d'offre pour la délégation des lignes "prioritaires"	Court terme (2023-2027)
A-5	Etude détaillée d'exploitation et d'insertion des lignes (2e étape)	Moyen terme (2028-2032)
A-6	Aménagement des terminus et arrêts intermédiaires des lignes 2e étape	Moyen terme (2028-2032)
A-7	Aménagement des pôles d'échange des lignes 2e étape	Moyen terme (2028-2032)
A-8	Appels d'offre pour la délégation des lignes (2e étape)	Moyen terme (2028-2032)
A-9	Renouvellement appels d'offre pour la délégation des lignes "prioritaires"	Moyen terme (2028-2032)
A-10	Etude détaillée d'exploitation et d'insertion des lignes (3e étape)	Long terme (2033-2042)
A-11	Aménagement des terminus et arrêts intermédiaires des lignes 3e étape	Long terme (2033-2042)
A-12	Aménagement des pôles d'échange des lignes 3e étape	Long terme (2033-2042)
A-13	Appels d'offre pour la délégation des lignes (3e étape)	Long terme (2033-2042)
A-14	Renouvellement appels d'offre pour la délégation des lignes (2e étape)	Long terme (2033-2042)
A-15	Renouvellement appels d'offre pour la délégation des lignes "prioritaires"	Long terme (2033-2042)
Développement de la centrale de mobilité et du transports à la demande		
B-1	Définition de la centrale de mobilité et de l'exploitation à la demande	Court terme (2023-2027)
B-2	Mise en œuvre centrale de mobilité et exploitation à la demande	Court terme (2023-2027)
B-3	Evolution de l'exploitation des grands taxis (1e étape)	Moyen terme (2028-2032)
B-4	Evolution de l'exploitation des grands taxis (2e étape)	Moyen terme (2028-2032)
B-5	Renouvellement appels d'offre pour la délégation de la centrale de mobilité	Long terme (2033-2042)
B-6	Evolution de l'exploitation des grands taxis (3e étape)	Long terme (2033-2042)
B-7	Evolution de l'exploitation des grands taxis (4e étape)	Long terme (2033-2042)
Autres thématiques		
C-1	Création d'une SDR dédiée pour les TC régionaux	Moyen terme (2028-2032)
C-2	Etude de la tarification intermodale et des caractéristiques de la billetterie associée	Moyen terme (2028-2032)
C-3	Déploiement de la tarification intermodale et billetterie (1e étape)	Moyen terme (2028-2032)
C-4	Déploiement de la tarification intermodale et billetterie (2e étape)	Long terme (2033-2042)
C-5	Déploiement de la tarification intermodale et billetterie (3e étape)	Long terme (2033-2042)
C-6	Etude de renforcement de l'offre ferroviaire et de réouverture des gares	Moyen terme (2028-2032)
C-7	Accompagnement du renforcement de l'offre ferroviaire et de réouverture des gares	Long terme (2033-2042)
C-8	Aménagement des parkings relais	Long terme (2033-2042)