

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE  
L'UNITE DOCUMENTAIRE  
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة  
رقم :

9 3

5 6 3

ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق  
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE  
ET IMPRIMERIE

B-P 826 RABAT



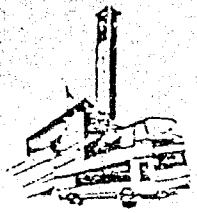
مصلحة الطباعة والتصوير  
ص.ب 826 الرباط

F

1



Association internationale des maires  
et responsables des capitales et métropoles  
partiellement ou entièrement francophones



# COLLOQUE INTERNATIONAL TRANSPORTS URBAINS

Casablanca, les 28, 29 et 30 Novembre 1988

33-0563

LES TRANSPORTS URBAINS ET LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE

93-N. 3  
33-0563

Par : Mohamed RACHIDI  
Professeur d'Université

LES TRANSPORT URBAINS ET  
LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE .

PAR MOHAMED RACHIDI

I/- Pourquoi et comment se présente le problème des transports urbains.

Les transports urbains constituent une préoccupation majeure pour tous les responsables et à tous les niveaux. L'homme est de plus en plus citadin, il se déplace donc plus souvent. Il a de multiples occasions pour le faire : pour son travail, ses affaires, ses loisirs ...

1) La croissance démographique et plus particulièrement la croissance urbaine ont des effets directs sur la demande des transports urbains. La population urbaine croît sous l'effet de deux importants facteurs ; d'un côté l'augmentation naturelle et de l'autre côté l'exode qui est généralement plus importante plus la ville est grande et présente une diversité d'activités économiques, sociales et culturelles.

2) L'amélioration du niveau de vie entraîne une mobilité plus grande, une motorisation plus poussée et plus orientée vers les moyens de transport individuel. Plus le niveau de vie est plus élevé plus la dépense réservée aux déplacements est grande. L'élévation du niveau de vie fait augmenter le nombre des déplacements effectués par ménage et par jour ce qui entraîne une consommation individuelle plus importante de l'espace. La généralisation de la télévision et la multiplication du nombre de chaînes a sans aucun doute entraîné une diminution des déplacements et plus particulièrement ceux liés aux loisirs (cinéma, théâtre ...)

3) Le transport urbain façonne la forme des villes, guide leur croissance, rythme leur économie. Les axes de transport orientent l'urbanisation et l'infrastructure élargit la taille des villes. Les transports favorisent la concentration des activités et des hommes. L'exemple des gares en Europe, autour desquelles existe une concentration importante d'habitations, d'activités commerciales, culturelles, en somme une vie collective sociale plus intense est un bon exemple de l'effet d'une politique des transports sur le choix de l'utilisation des sols et de l'orientation de la ville.

## II/- Le citoyen et le transport urbain

Le citoyen est au centre de la problématique.

1) Il cherche à satisfaire ses besoins. Ils sont multiples. Il doit se déplacer pour plusieurs raisons :

a) Déplacements professionnels et de travail :  
Ils se font en général entre sa résidence et son lieu de travail. Il les fait pour visiter sa clientèle pour faire ses courses, pour assister à des réunions etc ...

b) Déplacements d'achats et pour affaires personnelles. Ils sont faits pour se rendre dans les administrations, les banques, les assurances, pour visiter son médecin, son avocat ... Ils constituent une part importante de ses activités quotidiennes.

c) Déplacements pour les loisirs, pour répondre à ses activités culturelles sociales ses distractions, pour faire ses visites, ses promenades, participer aux jeux suivre des compétitions sportives etc ...

d) Déplacements scolaires et universitaires concernant un groupe important de la population et qui a ses exigences et ses contraintes. Dans les pays en développement ce groupe ne cesse de croître à cause de la baisse de la mortalité des jeunes enfants.

### 2) Les moyens de transport utilisés

Les moyens offerts au citoyen pour se déplacer sont multiples mais ils sont liés à différents éléments aussi importants les uns que les autres :

- . Disponibilité (débit horaire, heure de pointe)
- . Sécurité, discrétion
- . Economie (Espace, énergie, temps)
- . Statut social, niveau de revenu ...

Le citoyen est soumis à plusieurs contraintes les queues, les surcharges, la nervosité, trafic intense, le bruit, la pollution ...

Des mesures peuvent être prises pour réduire ces aspects néfastes comme l'instauration de la journée continue de la semaine de 5 jours au lieu de 6, l'aménagement flexible des horaires de travail suivant les secteurs, les activités économiques ou les branches d'activité. Une politique de tarification peut être également une mesure efficace pour

améliorer le niveau du service d'une part et améliorer l'équilibre budgétaire des entreprises de transport urbains d'autre part.

### III/- L'Etat, les collectivités et le transport urbain

Dans tous les pays c'est l'Etat directement ou indirectement, c'est à dire par l'intermédiaire des collectivités locales ou des sociétés publiques ..., qui établit et exécute la politique dans le domaine des transports urbains. C'est une activité d'intérêt national qui nécessite d'ailleurs non seulement des capitaux importants mais également des mesures et des lois que seul l'Etat est capable de faire adopter et de faire respecter. L'Etat et les collectivités agissent donc à plusieurs niveaux.

1) L'infrastructure : Il s'agit de construire des routes (voiries), des lignes de chemin de fer (de mètres) ... Le choix est parfois difficile à faire entre ces différentes possibilités eu égard aux aspects techniques économiques, à l'organisation de l'espace, au développement de la ville ...

2) Le support financier : Le déficit des transports urbains est souvent inéluctable. Tout d'abord parce que l'objectif des transports urbains est de répondre à la demande du trafic aux heures de pointe, ce qui constitue la demande maximale mais aussi de fonctionner pendant le reste de la journée. On peut considérer que la subvention accordée répond à un besoin économique et social de la collectivité.

3) Le choix des moyens de transport urbain. Il s'agit de choisir ou de privilégier tel ou tel moyen de transport pour des raisons propres à la ville, à ses moyens économiques, à ses activités, ses habitudes ... Faut-il privilégier le métro, l'autobus, le taxi ou la voiture individuelle?

Actuellement plus d'une soixantaine de pays dans le monde ont un chemin de fer métropolitain (Métro).

Chaque moyen de transport urbain a ses effets directs sur la vie des citoyens sur le développement de la cité etc ...

a) la forme de la cité va dépendre du moyen de transport privilégiée. Aux Etats Unis l'utilisation des voitures particulières a entraîné la création de

"Suburbains" des périphéries autour des villes.

En Europe le développement des transports en commun a entraîné la création de plusieurs centres au sein d'une même cité. Organisation et moyens de transport sont pensés en même temps dans le cadre d'une même planification : donc existence d'un esprit de prévision.

b) Le choix de moyen à privilégier pour tenir compte des aspects économiques mais aussi du bénéfice social qui est souvent très difficile à estimer mais qui peut être très important pour la cité ou la nation toute entière.

c) La qualité et le prix des services offerts en tenant compte de la capacité d'écoulement, du tracé (metro), de la politique tarifaire etc., constituent les éléments les plus importants d'une politique dans le domaine des transports. Ils représentent les objectifs prioritaires de la planification et de la prévision dans ce domaine vital de la vie en société et dans une cité moderne et cherchant à améliorer constamment les moyens existants et à répondre à la fonction multiple qui est la sienne.

#### **IV/ Une politique des transports Urbains basée sur la recherche et la planification.**

Le transport urbain apparaît comme un service social beaucoup plus que comme un service public au sens étroit du terme.

L'objectif de l'Etat et des collectivités élues est de répondre aussi efficacement que possible à ce besoin essentiel, indispensable, en continuelle transformation et qui est à la base des activités actuelles et futures des citoyens au sein de la cité. Le citoyen cherche à se déplacer en toute sécurité dans des conditions de confort acceptable, avec une rapidité de plus en plus grande et avec un coût moindre.

Le citoyen est donc au centre de ces préoccupations et pour cela il faudrait suivre constamment l'évolution de ses besoins, ses changements d'habitude, ses exigences, les normes qu'il souhaite, ses aspirations actuelles et futures.

La planification est l'outil indispensable à l'établissement de ces prévisions et la recherche sectorielle, orientée, multidisciplinaire au niveau de la cité constitue la base sous laquelle aucune planification efficace ne pourrait atteindre les objectifs assignés.

Les axes d'une politique de recherche en matière de transports urbains sont multiples et en perpétuelle modification.

1) La recherche démographique c'est le premier axe qui permet de déterminer suivant diverses hypothèses sur la natalité, la mortalité et les migrations l'effectif global de la population de la cité et son évolution dans le futur. Cette démarche permet de dégager l'importance des principales catégories concernées par les transports urbains à savoir :

- La population en âge d'activité et la population active occupée.
- La population scolarisable et la population scolarisée.
- L'effectif de la population par zone, par quartier ...

On pourrait être, aussi, en mesure de déterminer l'importance de la demande globale des déplacements au sein de la cité et toutes les caractéristiques de cette demande : origine, destination, heure de pointe, moyens de transport utilisés ...

2) Les moyens de transport utilisés et les différents choix possibles.

Les citoyens utilisent les moyens de transport suivant un certain nombre de critères et d'éléments qui peuvent concerner les aspects suivants :

- L'âge et le sexe
- La catégorie socio-professionnelle
- Le statut dans la profession
- Le revenu
- La longueur des déplacements
- Les motifs des déplacements
- Les heures de pointe ...
- Les jours de la semaine, week-ends

La préférence pour un mode de transport est donc dictée pour une demande potentielle.

Du côté de l'offre le choix pour un mode de transport déterminé est basé sur un ensemble de critères qui peuvent être très déterminants. Le choix entre une ligne de métro, et un autre moyen de transport est un grand exercice qui met en cause divers aspects :

- Au niveau de l'investissement initial, de l'entretien, de l'exploitation et de la tarification.
- Le tracé dont peut dépendre la rentabilité économique et les gains sociaux du projet.
- La liaison entre le choix actuel et les

moyens existants ou futurs. Ainsi on peut lier la création d'une ligne de métro par exemple à une auto-route, à une gare, à un aéroport, existants ou projetés.

- Il faut signaler dans ce cadre qu'il y a différents coûts pour la collectivité : accidents, pollution, perte de temps ...

**2) La recherche financière :** Les ressources étant toujours limitées, le choix des moyens de transport est basé sur le coût. La vérité des prix n'est toujours pas adoptée comme politique.

Cette situation entraîne l'allocation par l'Etat ou les collectivités de subventions d'équilibre des entreprises de transport urbain.

- Une analyse constante et critique des dépenses est toujours bénéfique pour l'entreprise. La plus grande partie de ces dépenses est généralement constituée de frais de personnel. L'autre partie est formée d'impôts, de taxes, de travaux, de fournitures, d'énergie, de charges des emprunts de frais financiers etc ...

La présence d'une concurrence loyale entre différents types d'entreprises (privées ou étatiques) constitue un élément indispensable à cette recherche financière qui cherche à améliorer la gestion et par conséquent la rentabilité.

**4) Ce travail de recherche** n'est pas une action ponctuelle que l'on réalise une fois pour toutes mais est au contraire une activité permanente au niveau de l'Etat et des collectivités. Elle doit être en mesure de revoir, rectifier la politique des transports urbains en fonction des bouleversements qui sont parfois très importants au sein de la société, au niveau des structures, des habitudes, des préférences, des conditions économiques sociales, économiques et culturelles.

**5) Le schéma Directeur** de la ville qui est donc l'aboutissement de ce travail de recherche est constamment modifié et corrigé en fonction des nouvelles orientations, des nouvelles données et de nouveaux objectifs.

Le schéma directeur est l'instrument permettant de concrétiser le développement de la ville et la politique à suivre à court et à moyen terme. Cette approche permet de placer la cité dans le cadre d'un ensemble naturel plus grand



qui est constitué par son environnement spatial, économique  
et social.

BORDEREAU DE SAISIE

C.N.D

MAROC



ISN	
NONAT A 110	
NAC A 090	AB 100 563
CODBI A 121	
COTRA A 122	

TYPREL A 141	T	G	S	K
NOAP A 142				
NACAP A 143				

NIVUD A 131	A	M	C	NIVSO A 132	M	C	S
----------------	---	---	---	----------------	---	---	---

CODUD	
INDEX A 010	F.R.E.J.
NAME A 020	

STATUT A 150	C	D	PAYS PROD. A 160	VA	TYPE BIBL. A 171	B
-----------------	---	---	------------------------	----	------------------------	---

INDICATEURS BIBLIOGRA- PHIQUES	RELINON	DICTIONNAIRE	DONNEES NUMERIQUES	THESE	TEXTE LEGISLATIF	BIBLIOGRAPHIE	PARTIES INCLUSES	RESUME	LIEN CONVEN- TIONNEL	REVUE
A 172	K	L	N	G	W	Z	Y	R	V	R

UNITE DOCUMENTAIRE (A/R/C)	A 210 AUTEUR ET AFFIL	RACHIDI, Mohamed
	A 220 COLLEC- TIVITE AUTEUR	
	A 230 TITRE UD	Les Transports urbains et le développement de Cas- selle
	A 240 A 250	TITRES TRADUITS . . . . . Utiliser la bordereau 2 : données complémentaires

SOURCE : DOCUMENT GENERIQUE (M/C/S/)	A 310 AUTEUR	
	A 320 COLLEC- TIVITE AUTEUR	Association Internationale de la documentation et de l'information des Capitales de l'Afrique du Nord et du Maghreb - pour l'alphabétisation
	A 330 TITRE DOCUM GENER	Colloque International de l'alphabétisation
	A 340	TITRE GNERIQUE . . . utiliser le bordereau 2 : données complémentaires
	A 410 TITRE PUBLIC EN SERIE	
A 420 VOLNUM		A 430 ISSN

NOTES D'INDEXATION

DATIN D 100	1993-1A-03
DATSA D 110	
DATMI D 120	

--

A 640 LOEUT			A 660 ANNÉES		
A 610 NEDIT	AIMF				
A 612 VEDIT	Cesablanca			A 613 CPEDI	N: A - :-
A 620 DATE	30 nov 1988			A 630 ANNEE	10 88
A 641 COLLP	FP		A 642 COLLN		
A 650 NODOC					
A 660 IBRN			A 670 EDITN		
A 711 REUNV	Comptex International - transports urbains				
A 712 REUNV	Cesablanca	A 713 REUNP	N: A	A 714 REUNO	18 - 20 Janvier 1988
A 720 THESE					
A 730 A 740	Brevet Projet : utiliser le bordereau 2 "Données complémentaires"				
A 810 DISPO			A 820 NOTES		

TABLE B ET C

B 110 ISO COGEO	;	;	;	;	-	-	-	-	;	;	;	;	-	-	-	-	;	;	;	;	-	-	-	-
--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

B 120 à B 170 utiliser le Bordereau 2

B 210 - DESC:

TRANSPORT URBAIN. DEMANDE /  
 ETAT / (FEMME) / (MARIAGE) /

D 920-RESUM

MAROC - Codes spécifiques

C 420 GLG																								C 430 HVI		
C 440 STR																										
C 450 BOT																										
C 460 SHR																										
C 470 OFF																										
C 480 STAT																										

53/12/3

92-0563

**FIN**

النهاية

**12**

مشاهد

**VUES**