

# Baladiya

nouvelles approches du  
développement urbain



## MOBILITÉ URBAINE DE LA VILLE DE MEKNÈS

**Nom des auteurs :** Kaoutar Bakhouya & Bahija Hani

**Profession :** chef de la division d'urbanisme et d'aménagement du territoire communal / architecte

**Contact :** kaoutarbakhouya@yahoo.fr / bahijahani@gmail.com

**Lieu de travail :** commune de Toulal / Fès

**Date de publication :**

### 1- Introduction



Meknès est l'une des quatre villes impériales du Maroc et la sixième plus grande ville du royaume selon le recensement de 2014. La ville de Meknès bénéficie d'une position stratégique dans les réseaux routier, autoroutier et ferroviaire, qui lui confère une fonction de plaque tournante à l'échelle régionale et nationale. Au plan intra-urbain, la ville est lourdement handicapée par les insuffisances criantes du système de transport actuellement en place. Le Meknès d'aujourd'hui connaît les problèmes de congestion urbaine, de pollution et de mobilité auxquels les grandes villes du Maroc

se trouvent souvent confrontées. L'extension spatiale de la ville accentue la mobilité des habitants. Les citoyens font des déplacements pendulaires journaliers entre leurs lieux de résidence (banlieues-dortoirs) et leurs lieux de travail (centre-ville ou autres banlieues). Avec la périurbanisation, les durées de déplacement ont régulièrement augmenté. Le nombre important de personnes qui doivent utiliser les réseaux de circulation à heures fixes provoque des embouteillages et une congestion de la circulation.

### 2- Problématique

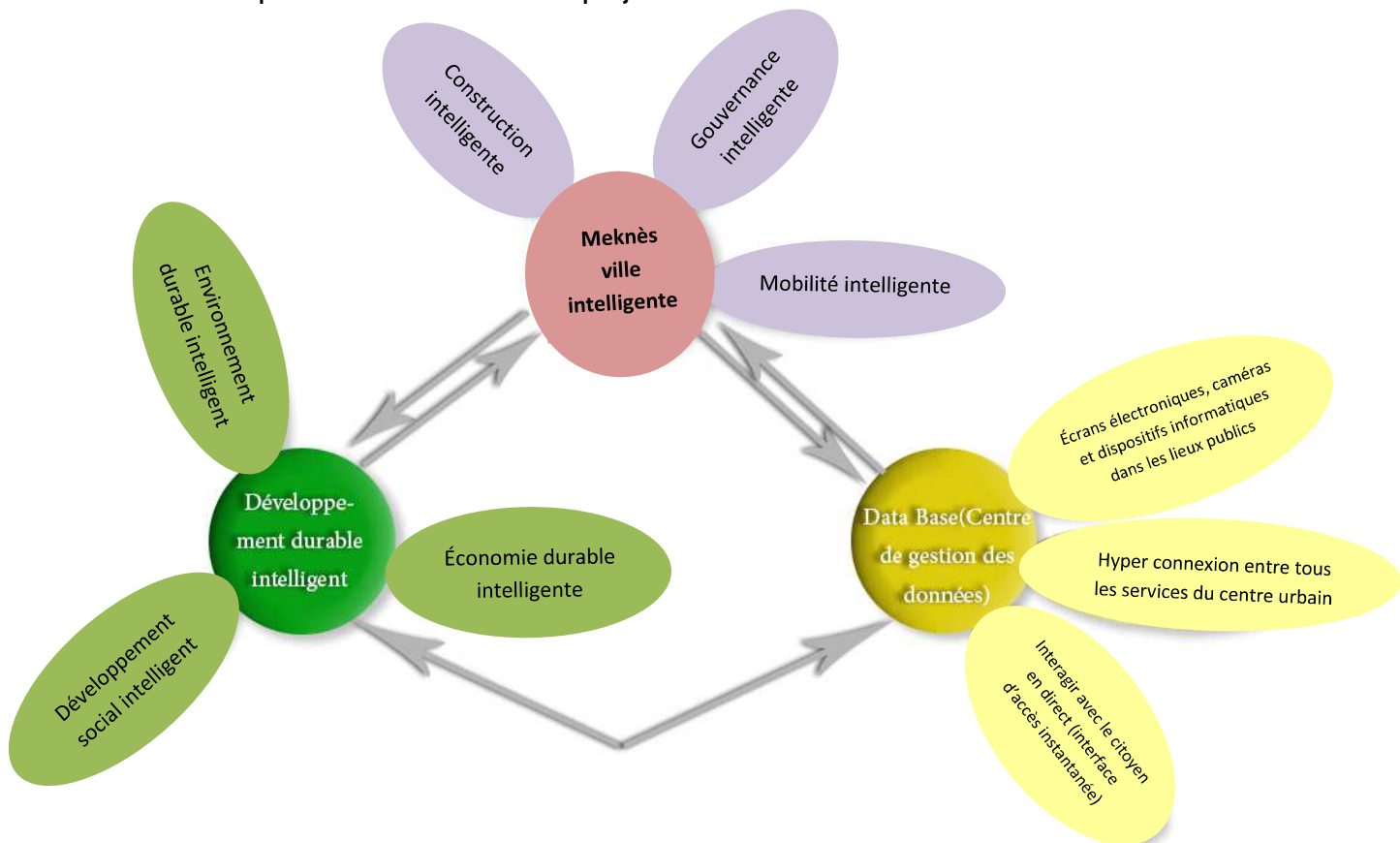
La question principale : **comment, dans un tel contexte, élaborer une nouvelle culture de la mobilité ? Autrement dit, comment mener une approche nouvelle de la mobilité urbaine et tester sa validité sur Meknès ?**

Le choix de cette problématique est aussi l'occasion de reformuler des questions plus précises. Pourquoi la ville ne semble-t-elle rien faire pour endiguer la congestion urbaine qui la caractérise ? Est-il possible que la ville de Meknès ne cherche pas à résoudre les problèmes de mobilité urbaine de son territoire ? Comment améliorer la mobilité urbaine dans la ville ?

### 3- Le passage de la mobilité à la ville intelligente

En premier lieu, ces questions nous ont conduites à solutionner la problématique en suggérant que Meknès devienne une ville intelligente. Notre participation au séminaire Baladiya nous a donné l'occasion de nous inspirer de la ville de Berlin et d'accumuler certaines connaissances sur son système de planification urbaine par des plans d'aménagements communaux qui couvrent la totalité du territoire de la ville, tout en laissant une opportunité de flexibilité et de liberté au niveau des plans de lotissement. Nous avons découvert une planification informelle qui doit ensuite être gérée par des concours de conception, une méthode qui nous semble vraiment nouvelle par rapport aux instruments d'aménagement de nos villes qui restent trop rigides et étouffent l'âme de la création et toute imagination urbanistique et architecturale ; à cela s'ajoute la place réservée à la participation citoyenne durant ces actions, avec un accent particulier sur la concertation dans le système allemand.

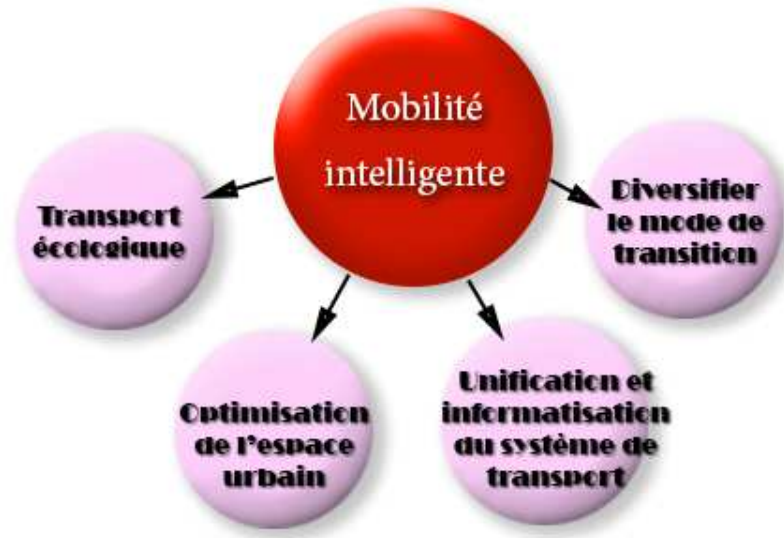
Notre réflexion s'est concrétisée par la formulation de l'organigramme de la ville intelligente de Meknès en tant que fil conducteur de notre projet individuel.



### **La mise en oeuvre du Centre intelligent de la ville de Meknès**

Notre conviction est que la problématique de la mobilité urbaine ne peut pas être traitée au détriment de plusieurs indicateurs mentionnés dans le schéma ci-dessus, surtout après notre discussion avec Mme S. Quade sur le concept de la ville intelligente et après la remarque de l'intervenante soulignant qu'il est très vaste et théorique. Mme Quade nous a conseillé de nous focaliser sur un seul volet de la ville intelligente afin de tester la possibilité de le concrétiser. Nous nous sommes alors appuyées sur le canevas qui nous a été particulièrement utile pour clarifier notre méthode de travail, par exemple pour déterminer notre but, le budget, l'équipe, les jalons et les

étapes. Ainsi, notre projet s'est aligné sur les fils conducteurs du canevas et s'est accompagné d'une analyse de l'état actuel des transports urbains à Meknès. Nous avons dégagé quelques réflexions en termes d'anthropologie de la mobilité et les avons représentées sur le schéma ci-dessous.



#### 4- L'état actuel de la mobilité urbaine de Meknès



#### **Les moyens de transports existants**

La ville possède deux types de taxis : les petits, de couleur bleu ciel, pour les trajets à l'intérieur de la ville avec la possibilité pour l'utilisateur de choisir sa propre destination, et les grands, de couleur grise, pour les trajets longs à l'intérieur de la ville ou entre plusieurs cités. La place Lahdim constitue un point central de rencontre pour les lignes des grands taxis. Les petits taxis coûtent plus cher que les grands, mais les grands peuvent véhiculer plus de passagers en même temps.

Il existe une seule société de transport urbain à Meknès : nommée City Bus, elle possède un parc récent et dessert toute la ville et sa périphérie.

Un projet de tramway destiné à desservir la ville est actuellement en cours.



### **Trames viaires existantes**

Le centre urbain possède deux gares de chemin de fer : la gare de Meknès-Ville et la gare de Meknès-Amir Abdelkader. Celle de Meknès-Ville est la plus grande ; elle est située dans le quartier de la ville nouvelle, Hamria, qui sera à long terme reliée au TGV.

Il existe une station de cars/bus près du Maleh.

Il y a une gare routière CTM (Compagnie de transport au Maroc) à proximité de la gare ferroviaire de Meknès

Absence quasi totale de pistes cyclables.

La ville ne connaît aucune amélioration fondamentale de sa trame viaire ; elle reste l'une des villes les moins dynamiques du royaume. Cette mentalité perceptible à Meknès ne fait qu'accroître la dégradation du tissu urbain ; cet enclavement entrave de façon systématique la compétitivité de toute la ville à l'échelle régionale et nationale.

### **5- Hypothèses**

La thématique de la mobilité induit des hypothèses. Première hypothèse : un manque de financement et de subventions pourrait être à l'origine d'un laisser-aller en matière de gestion de la mobilité urbaine. Il se pourrait que, par manque de financements et de subventions, les collectivités mènent des pistes de réflexion et d'actions uniquement à court terme pour répondre aux problèmes urgents de mobilité urbaine. Deuxième hypothèse : un manque de professionnalisme, de personnel qualifié et de coordination entre les différentes instances en charge de la mobilité urbaine explique la situation de mauvaise gestion que connaît Meknès. Troisième hypothèse : l'absence de véritables documents d'urbanisme est la cause des dysfonctionnements de la mobilité urbaine à Meknès. Les documents d'urbanisme existants ne sont pas suffisamment élaborés et détaillés et ne s'inscrivent dans aucune planification territoriale à long terme, élément nécessaire pour gérer les services proposés en termes de transports, de stationnement, de pollution et de développement durable.

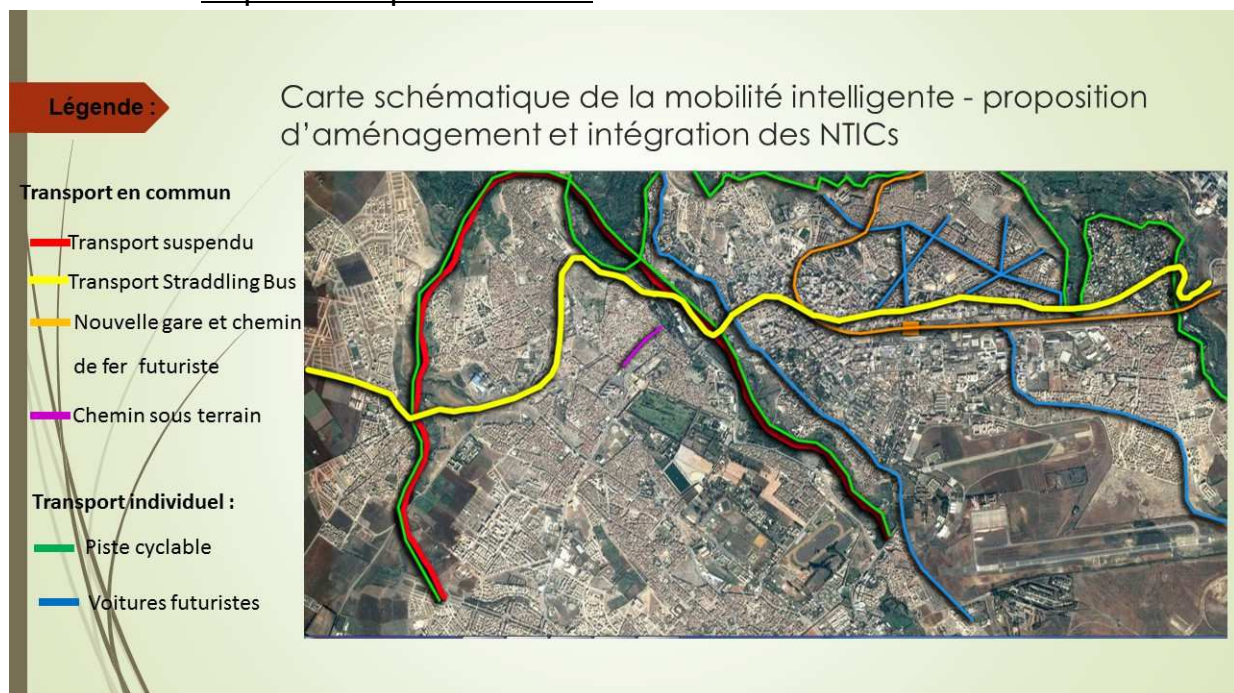
## 6- Solutions

Conformément aux suggestions de Mme S. Quade, nous avons utilisé le canevas dès le début. Nous avons développé une démarche de mise en œuvre axée sur trois points : la qualité, le résultat et le client. Lors du séminaire Baladiya, qui était riche d'informations en matière de mobilité urbaine, nous avons pu constater à travers les exposés de Mme Katja Bagge et d'autres interlocuteurs que le système allemand est pionnier dans les transports en commun grâce à des méthodes de travail structurées.

Ces méthodes reposent avant tout sur des données statistiques multiples, détaillées et précises (analyse des demandes de transports, évaluation des types de transports durant toutes les périodes, accessibilité des personnes à mobilité réduite, sécurité subjective des usagers...), tout en se focalisant sur des groupes cibles. Le but étant de trouver de nouvelles formes de mobilité adéquates ainsi que les nouveaux sites à desservir pour améliorer l'infrastructure et le service au citoyen.

Il s'est avéré que l'étude est complexe et qu'elle nécessite beaucoup d'attention pour pouvoir définir les défis de la mobilité dans la ville de Meknès. Afin d'améliorer la qualité de vie en matière de mobilité des habitants, Meknès a besoin de transports qui allient simplicité, efficacité et enjeux du développement durable. Ainsi, notre projet individuel s'articule autour d'une gestion difficile de la mobilité urbaine à Meknès. Il s'agit tout d'abord de la voirie – à travers son partage, sa signalisation, sa sécurisation et son accessibilité géographique et économique – qui soulève également les questions de la disponibilité des espaces piétons, des espaces de stationnement et de dégagement. Malgré quelques améliorations, aucune stratégie réelle des déplacements urbains n'a encore vu le jour. Ce thème nous a amenées à nous interroger sur les recommandations à transmettre à la ville de Meknès en matière de transports urbains et de mobilité. Il est dans l'intérêt de la ville que nous ayons élaboré des propositions modestes avec nos propres moyens d'amélioration de la qualité des transports.

## 7- Proposition du plan de mobilité

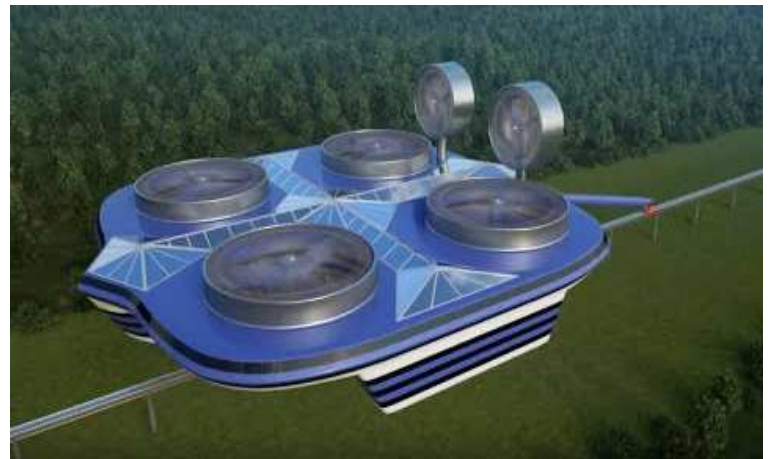




État existant



Projection du mode de transport futur



Proposition de *straddling bus* au centre-ville sur le boulevard des FAR





### Piste cyclable

La géographie de la ville varie entre plusieurs altitudes, ce qui rend l'adaptation des pistes cyclables difficile. De là vient l'idée d'intégrer ces pistes dans un système suspendu. Le cycliste aura alors l'occasion de contempler la belle nature panoramique des vallées des deux fleuves : l'oued Bouyashak au nord de Meknès et l'oued Boufekrane, qui sépare la médina (ville ancienne) de la ville nouvelle (Hamria).

## 8- Conclusion

Actuellement, la ville de Meknès ne possède aucun plan de mobilité. La volonté politique est essentielle pour faire aboutir ce projet. Cependant, même si les pouvoirs publics ont pleinement conscience de tous les enjeux, ils hésitent souvent avant de se lancer dans de vastes opérations d'aménagement à l'échelle de la ville. Or, sans une gestion concertée des transports urbains réunissant tous les acteurs de la vie urbaine et sans une vision globale des problèmes qu'il faudrait prendre simultanément en compte (problèmes sociaux, économiques, environnementaux), il est impossible de développer des villes durables. Tous ces enjeux sont difficiles à relever dans une ville où les pouvoirs publics sont défaillants par manque de financement et de moyens.

## 9- Résumé

Ce travail est le résultat de ce que nous avons étudié en Allemagne et des enseignements que nous en avons tirés pour élaborer des stratégies destinées au plan d'Aménagement et au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme en matière de mobilité urbaine. Mais le projet reste fictif. Pour mener à bien un projet à un tel niveau, il faut prévoir plusieurs modalités. À titre d'exemple, le projet urbain doit être soumis à une convention qui délimite la participation financière des parties prenantes, à savoir la commune, la préfecture et plusieurs ministères, en vue de définir le budget nécessaire à la réalisation des études et des travaux. De plus, le projet doit faire l'objet d'un concours pour choisir un bureau d'étude multidisciplinaire et ce, selon les procédures en vigueur et des étapes très détaillées à respecter pour mener le projet à terme dans de bonnes conditions ; en outre, l'étude ne peut pas être confiée à un simple fonctionnaire ou à un petit cabinet d'architectes.

Même si le citoyen meknassi souffre des problèmes dus aux insuffisances et à la mauvaise organisation des transports en commun, et même si une mobilité urbaine intelligente dans le centre urbain de Meknès s'avère difficile, elle n'est pas impossible. Récemment, la commune de Meknès a pris conscience de ce sérieux problème ; elle commence à communiquer avec toutes les communes avoisinantes, les services extérieurs et les autorités locales afin de créer une atmosphère de collaboration dans le but de lancer le projet du plan de mobilité urbaine du grand Meknès.