

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2011)

Heft: 3

Artikel: Au Maroc, comment (re-)donner une place aux piétons dans l'espace viaire urbain

Autor: Stucki, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957387>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Au Maroc, comment (re-)donner une place aux piétons dans l'espace viaire urbain

MARTIN STUCKI

Ingénieur civil EPFZ,
directeur des activités
internationales,
Transitec Ingénieurs-
Conseils SA, Lausanne.

Dans un contexte de fort développement urbain, les autorités marocaines ont récemment pris conscience de la nécessité de penser autrement l'organisation des déplacements et l'aménagement de l'espace public urbain, en rupture avec le paradigme du «tout à la voiture». Dans le cadre de la nouvelle Stratégie nationale des déplacements urbains, le Gouvernement du Royaume a mandaté le bureau suisse Transitec Ingénieurs-Conseils pour concevoir une nouvelle approche du projet d'aménagement et de requalification de l'espace viaire, laquelle intègre une place centrale au piéton.

A l'instar du continent africain, le Maroc connaît une croissance urbaine extraordinaire. Entre 1960 et 2010, la population des villes du Royaume est passée de 3 à 17 millions de citadins, ce qui correspond à la création, chaque année depuis un demi-siècle, de plus de huit villes de la taille de Fribourg. Casablanca, Rabat, Fès, Marrakech, Tanger, Meknès, Agadir, Oujda... Aujourd'hui, le Maroc compte une dizaine d'agglomérations de plus de 350'000 habitants, dont cinq dépassent le million d'habitants.

Confrontés aux énormes défis qu'impose un tel développement, les pouvoirs publics sont engagés dans une course-poursuite permanente pour maîtriser l'occupation des nouveaux espaces urbains, et éviter l'apparition de bidonvilles. A tous les bras, on planifie de nouveaux quartiers, voire de nouvelles villes, on crée des routes, des équipements et services de base et on ouvre de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Dans ce processus, deux aspects fondamentaux sont le plus souvent négligés :

— L'urbanisation a pour corollaire le développement de la mobilité : la création de quartiers et l'installation de nouvelles personnes et activités génèrent d'importants flux de personnes et de biens, qu'il y a lieu d'anticiper et de maîtriser. En somme triviale, cette réalité n'a pas encore trouvé sa place dans la planification urbaine au Maroc (comme dans beaucoup de pays émergents, d'ailleurs).

— Les routes sont nécessaires, mais la majorité des usagers ne se déplace pas en voiture privée : la ville marocaine moderne se développe autour de l'automobile. Les planificateurs et décideurs pensent systématiquement «voitures», quand bien même la grande majorité des déplacements s'effectue (encore) par d'autres modes. En bref, les modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche à pied) n'ont pas encore trouvé leur place dans la planification urbaine et dans la ville moderne au Maroc.

Ces deux «omissions» expliquent pour partie le diagnostic qui est aujourd'hui établi et largement partagé par les autorités marocaines, tant au niveau local que central :

— congestion croissante du réseau viaire, insuffisamment hiérarchisé ;
— dégradation du service des transports collectifs, englués dans la congestion ;
— élévation de l'insécurité routière, notamment des accidents impliquant des piétons ;
— pression de l'automobile sur l'espace public urbain, inconfortable et dégradé, etc.

Le Gouvernement marocain a pris conscience de la nécessité d'infléchir la tendance constatée de dégradation des conditions de mobilité et de dépréciation de l'espace urbain. Mise sur pied dès 2006 et portée par le Ministère de l'Intérieur, la Stratégie nationale des déplacements urbains vise à améliorer progressivement les pratiques de planification et de gestion des infrastructures et services de la mobilité urbaine.

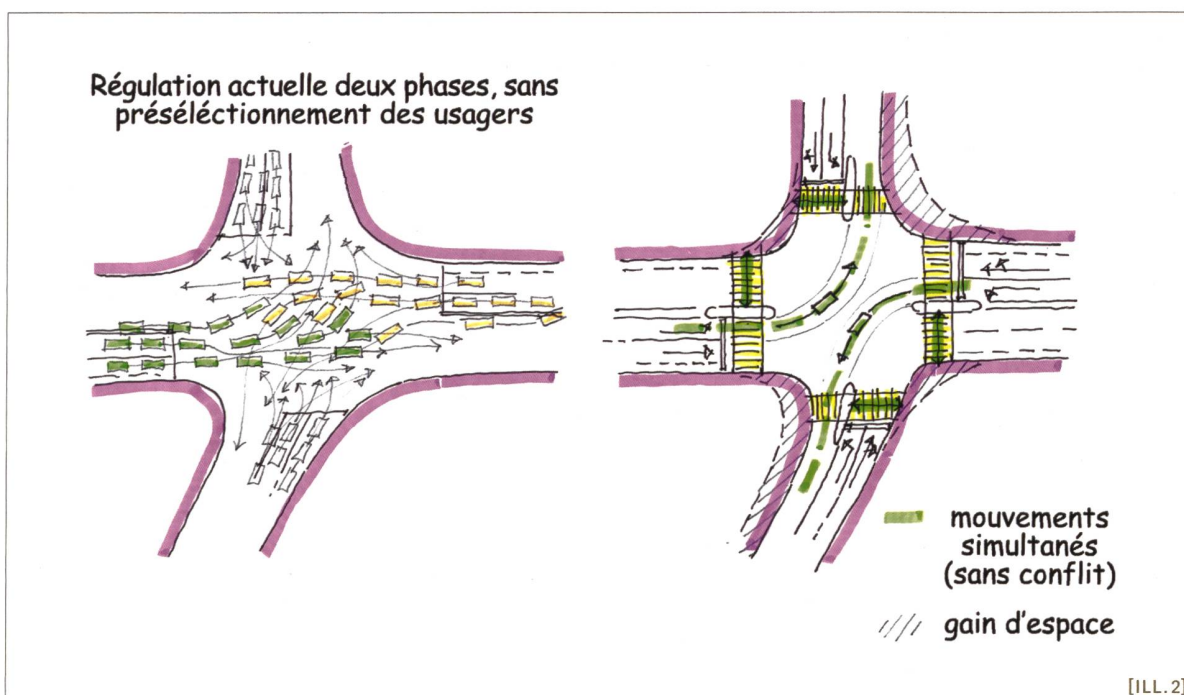
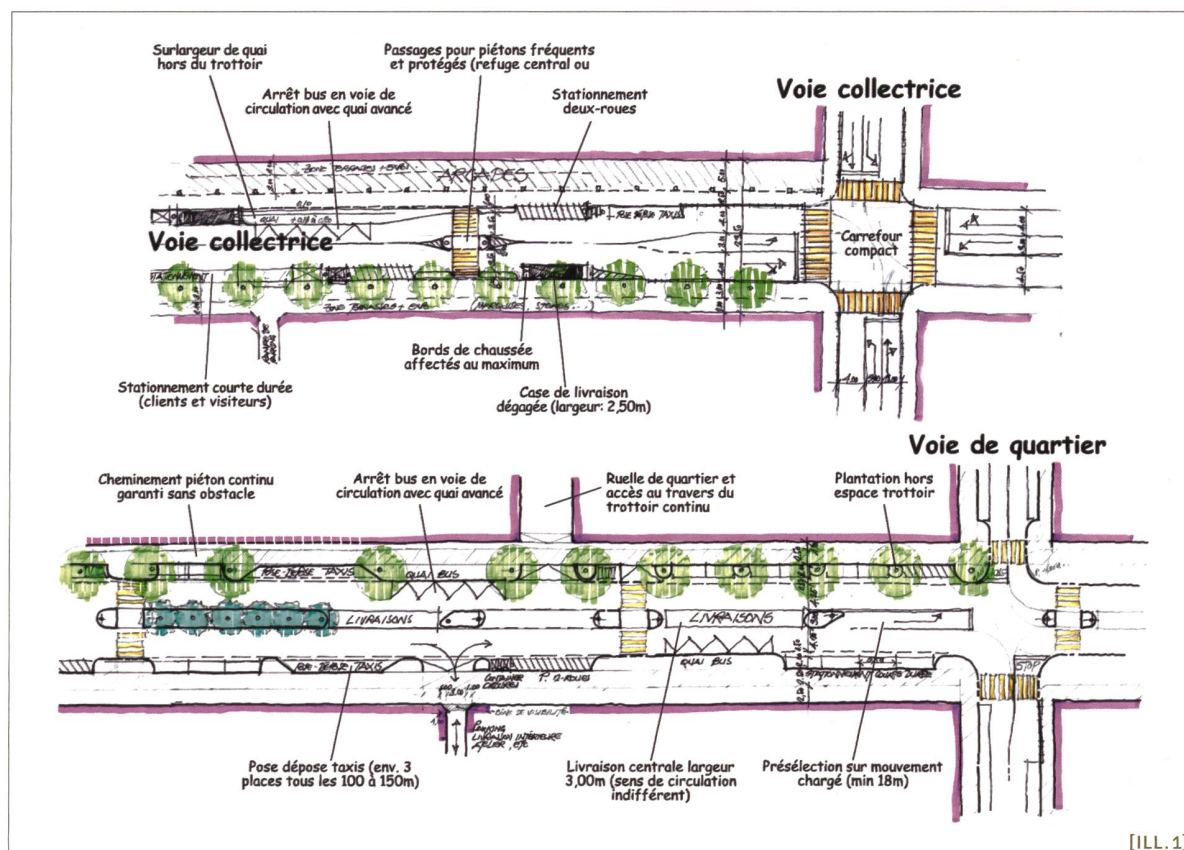
Soucieux d'accompagner cette stratégie, le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace a confié au bureau suisse Transitec Ingénieurs-Conseils (actif au Maroc depuis près de dix ans) l'élaboration d'un «Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public pour une meilleure gestion des déplacements urbains» (ci-après : «le guide»), publié et diffusé en 2010.

Grandes orientations de la démarche

Pilotée par un comité interministériel, cette démarche d'une année a débuté par une importante phase de diagnostic et de structuration du travail, qui a permis d'identifier certains axes prioritaires et de mieux cerner les contours, la portée et les limites du document à produire. Plusieurs orientations se sont imposées très tôt, lesquelles ont imprégné l'ensemble de la démarche et du guide. Parmi celles-ci, les deux orientations fondamentales suivantes ressortent très fortement.

— Le terrain avant tout. Si les villes marocaines sont dotées des grands instruments classiques de la planification urbaine (schémas directeurs, plans d'aménagement, etc.), c'est notamment la production et l'exploitation des espaces viaires qui pèchent, à une échelle très locale. Plusieurs raisons l'expliquent : manque de moyens, négligence ou méconnaissance des détails techniques pouvant faire la différence, quasi-absence de normes adaptées au contexte des villes marocaines, prise en compte insuffisante de la dimension exploitation, sous-évaluation de l'entretien, etc. En conséquence, le guide propose une approche très pragmatique du projet d'aménagement/requalification de l'espace urbain, ainsi qu'un ensemble de recommandations très concrètes, portant parfois sur de simples détails géométriques, afin d'apporter une base sur mesure, indispensable aux praticiens et décideurs marocains.

— Le piéton avant tout. Qu'il s'agisse d'accessibilité, de fluidité, de sécurité routière ou de qualité environnementale,



[ILL. 1] Extrait du guide: illustration de principes d'aménagement adéquats pour une voie collective. (Source: Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public)

[ILL. 2] Extrait du guide: illustration du potentiel d'amélioration résultant d'une gestion spécifique des tourners-à-gauche dans les carrefours. (Source: Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public)

l'automobile est toujours au centre des débats. Pourtant, c'est majoritairement par d'autres modes et d'autres usages que l'espace public urbain est sollicité. A titre d'exemple, à Casablanca, une agglomération comptant plus de 4 millions d'habitants, la marche à pied représente plus de 50% des déplacements, voire même 90% des déplacements internes au centre-ville. C'est pour faire honneur à cette réalité, et également dans une logique de contre-pied du paradigme du «tout à la voiture», si fortement ancré, qu'il a été admis de construire le guide prioritairement sous l'angle de vue du piéton, en le plaçant au centre du projet d'aménagement viaire.

Un guide à vocation essentiellement pédagogique

Au vu de l'importance des défis à relever, il a été décidé d'orienter le contenu du guide de manière à en faciliter l'accès au plus grand nombre, notamment en intégrant:

- un énoncé explicite et sans complaisance du diagnostic et des enjeux ciblés;
- la définition de certains termes et concepts de base, afin de favoriser l'émergence d'un vocabulaire commun;
- l'élaboration d'une méthode d'approche du projet d'aménagement et de requalification de l'espace viaire, laquelle introduit des notions fondamentales telles que la situation du projet par rapport à la hiérarchie fonctionnelle du réseau viaire, l'élaboration d'un diagnostic ciblé ou encore la définition des objectifs et du cahier des charges de l'aménagement («penser fonctionnalités urbaines et qualité de l'espace public, avant de penser voitures et travaux de génie civil»);
- un catalogue des principaux paramètres à intégrer au projet (p. ex. visibilité des piétons, continuité des itinéraires, éclairage public, progression des transports publics, calibrage de la voirie, régulation des flux, etc.), systématiquement illustrés par des exemples concrets de bonnes pratiques mettant prioritairement en valeur des cas marocains.

Au final, le guide prend la forme d'un ouvrage d'une centaine de pages, richement illustré. Avant tout destiné à soutenir l'action des agences urbaines dans le cadre des projets menés ou suivis en collaboration avec les collectivités locales, il est appelé à constituer un document de référence pour l'ensemble des instances administratives et professionnelles actives dans la planification et la gestion des espaces viaires urbains au Maroc. Au travers de la diffusion et de l'utilisation du guide, le Gouvernement marocain espère obtenir les gains suivants:

- une prise en compte systématique de tous les usages et usagers de l'espace viaire, à commencer par les plus vulnérables d'entre eux;
- une compréhension meilleure et partagée des enjeux et opportunités majeurs qui résident dans l'aménagement et l'exploitation de la voirie urbaine;
- une efficacité accrue des conditions et de la qualité d'accès et de mobilité au sein des villes du Royaume;
- un espace public sécurisé, confortable, qui contribue au bien-être des nombreux habitants et visiteurs des villes marocaines;
- une meilleure allocation des ressources dans le cadre des projets d'aménagement des espaces de circulation («optimiser d'abord le fonctionnement des infrastructures et espaces existants avant d'engager de lourds travaux d'aménagement»).

En guise de conclusion, si le dédale des anciennes médinas du Royaume reste une référence importante en matière d'espaces construits à l'échelle du piéton, il s'agit aujourd'hui de créer les conditions permettant le développement d'une politique multimodale qui intègre aussi le piéton dans la partie moderne de la cité marocaine.

RÉFÉRENCES ET CONTACT

Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public pour une meilleure gestion des déplacements urbains (2010) Transitec Ingénieurs-Conseils, avec et pour le compte de la Direction de l'Urbanisme/Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace:
www.marocurba.gov.ma, www.transitec.net
Contact: martin.stucki@transitec.net

ZUSAMMENFASSUNG *Marokko: Den Fussgängern (wieder) Platz im städtischen Strassenraum geben*

Marokko hat in letzter Zeit eine rasante städtische Entwicklung erlebt. Vor diesem Hintergrund wurden sich die Behörden des Landes gewahr, dass die Themen Verkehrsmanagement und Gestaltung des öffentlichen städtischen Raums eine neue Sicht erfordern, der auch mit dem Paradigma bricht, laut dem das Auto absolute Priorität genießt. Im Rahmen der neuen nationalen Strategie zur Regelung des städtischen Verkehrs hat die marokkanische Regierung deshalb das Schweizer Büro Transitec Ingénieurs-Conseils beauftragt, einen neuen Ansatz zur Gestaltung und Aufwertung des Strassenraums zu entwickeln. Die einjährigen Arbeiten, die von einem interministeriellen Ausschuss geleitet wurden, begannen mit einer Analyse der aktuellen Situation und einer Strukturierung der Arbeiten. Der seither ausgearbeitete Ansatz basiert insbesondere auf den folgenden beiden Schwerpunkten:

- *Fokus auf die örtlichen Gegebenheiten: Erarbeitet wurden ganz konkrete Empfehlungen, die es ermöglichen, pragmatisch an die jeweiligen Herausforderungen heranzugehen und vor Ort rasch nachhaltige Vorgehensweisen umzusetzen.*
- *Fokus auf Fussgänger: Im Gegensatz zu dem, was heute üblich ist, werden die Fussgänger ins Zentrum der Überlegungen und der Gestaltung des öffentlichen städtischen Raums gestellt, um auf diese Weise eine angemessene Berücksichtigung aller Arten der Fortbewegung zu gewährleisten.*

Das an alle massgebenden zentralen und lokalen Behörden verteilte Handbuch «Guide d'aménagement et d'exploitation de l'espace public urbain» soll eine dynamische Weiterentwicklung der in diesem Bereich üblichen Praktiken auslösen, damit insbesondere die städtischen Zentren Marokkos wieder fussgängerfreundlicher werden.