



## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS, PREMIERS RÉSULTATS ET HORIZONS

La capitale économique s'est considérablement développée ces dernières années au rythme de la réalisation de nouvelles infrastructures et la mise en place de nouveaux services de mobilité. Les modes de vie des citoyens ont eux-mêmes beaucoup changé.

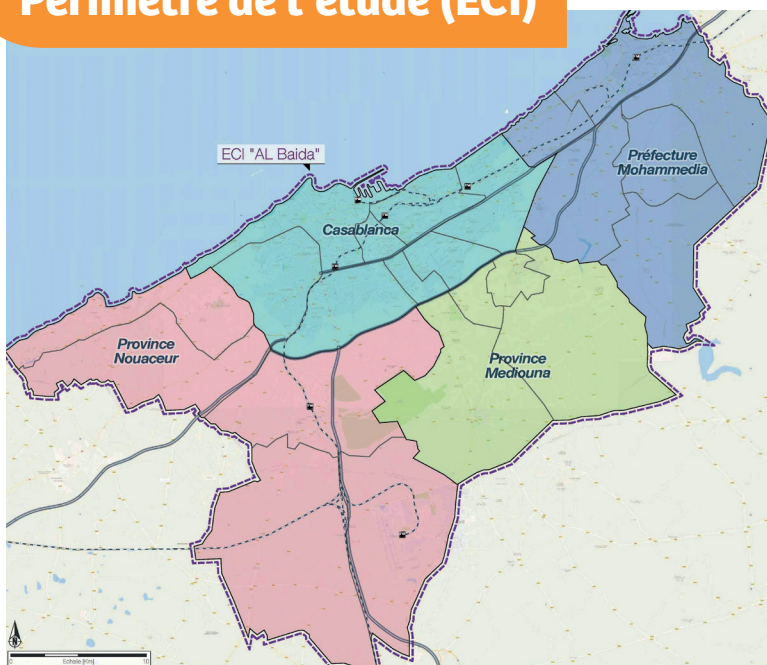
Une décennie après l'élaboration du premier document, la nécessité de mieux prendre en compte l'étalement urbain et la forte croissance démographique a mené à l'actualisation de l'étude du PDU à l'horizon 2030, ainsi qu'à un redimensionnement de l'Etablissement de Coopération Intercommunale (ECI). Cette étude est scindée en 6 missions dont la réalisation d'enquêtes portant sur l'usage des transports en commun. Les résultats recueillis, présentés dans ce document, permettent d'affiner la vision de Casablanca, une métropole pleinement inscrite dans la mobilité durable.

# MODALITÉS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS

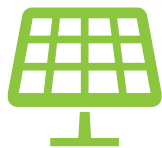
L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) est destinée à renseigner les pouvoirs publics et autres parties prenantes sur les pratiques de déplacements des habitants de l'ECI. L'analyse des résultats obtenus permet d'identifier les besoins de la population locale en vue d'y répondre de manière efficace et pertinente et de mobiliser les différents moyens humains et techniques nécessaires à cette mission.

L'EMD a été menée en ayant recours à des entretiens en face à face durant la période Janvier-mai 2018, et a pris en compte la diversité des profils des résidents casablancais selon les données du HCP 2014.

## Périmètre de l'étude (ECI)



Un territoire vaste, s'étendant sur 55 km d'Est en Ouest et 35 km du Nord au Sud, générant des déplacements internes pouvant s'effectuer sur des distances hors échelle du transport en commun urbain classique.



# CHIFFRES-CLÉS

7 019

Ménages  
enquêtés

22 960

Personnes enquêtées  
(≥ 6 ans)

34

Arrondissements  
ou communes

51%

d'hommes et 49%  
de femmes

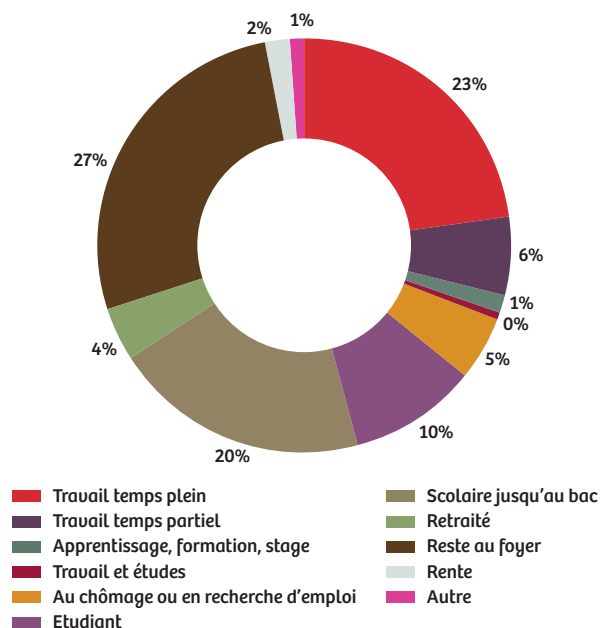
80% des ménages gagnent moins de 7 000 Dhs par mois  
(pour l'ensemble du ménage)

## Des activités variées

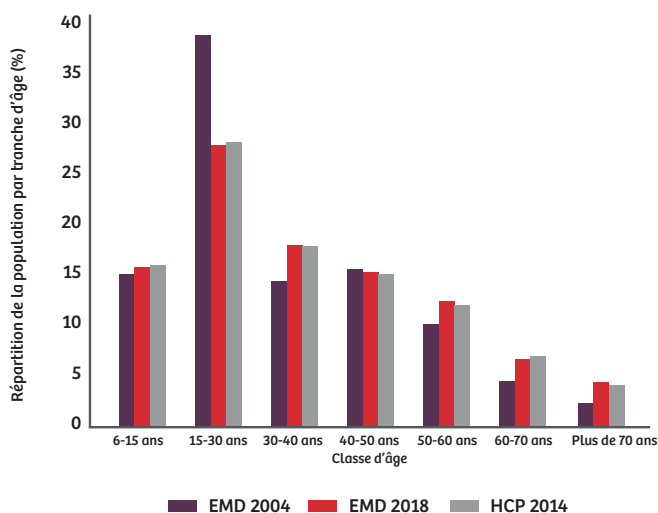
Environ 1/3  
travaillent

Environ 1/3  
étudiant

Environ 1/3  
n'ont pas d'activité



## Une population âgée de 6 ans et plus



# RÉSULTATS DE L'EMD



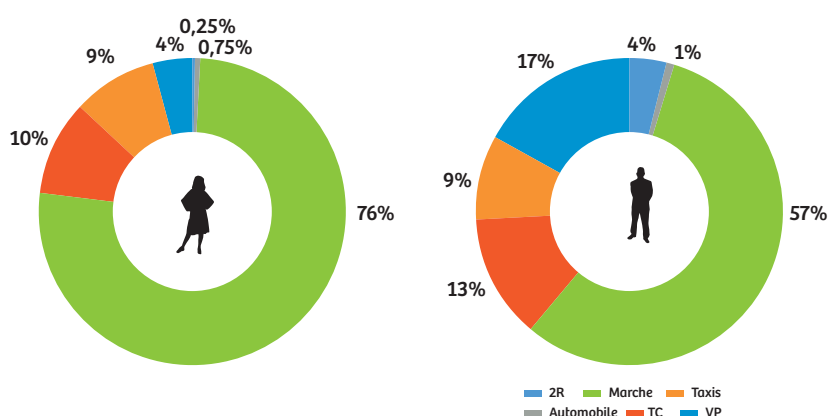
Les Casablancais réalisent 7,8 millions de déplacements chaque jour

## Motifs des déplacements de la population

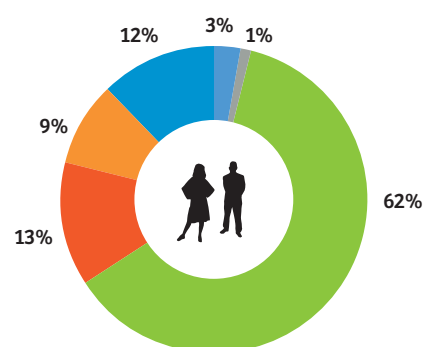
Le retour au domicile représente plus de 46% des déplacements. Les motifs les plus fréquents sont les suivants :

- 18% vont étudier
- 16% vont travailler
- 5% vont faire des courses
- 5% ont des loisirs/activités socioculturelles...
- 3% réalisent des affaires personnelles (médecin, banque...)
- 3% visitent leurs amis ou famille

### Part modale suivant le genre



### Part globale



L'étude révèle que les femmes pratiquent davantage la marche (76% contre 57% pour les hommes). Les hommes empruntent en revanche davantage les transports en commun et la voiture.



## La mobilité moyenne des habitants de l'agglomération

La part des sédentaires est importante : 18% des habitants ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête. En moyenne, les habitants réalisent 2,18 déplacements par jour, majoritairement pour des motifs contraints (travail et études), et 5 jours/semaine. Ces déplacements sont ceux qui contraignent le plus le système de mobilité de l'agglomération, car ils se concentrent en heure de pointe.

## De très fortes disparités selon le niveau de revenu, l'âge et le sexe

Les personnes déclarant gagner moins de 1500 Dhs/mois se déplacent en moyenne 2 fois/j.

Celles qui gagnent plus de 30 000 Dhs/mois se déplacent 3,3 fois/j.

Les 6-15 ans se déplacent 2,4 fois/j ; les plus de 60 ans moins de 2 fois/j.

Les hommes se déplacent 2,5 fois par jour ; et les femmes 1,8. 8% des hommes ne se sont pas déplacés au cours de la journée précédant l'enquête, contre 29% de femmes.

## Durée des déplacements

La durée moyenne d'un déplacement est de 22 minutes. En moyenne, chaque jour, une personne qui se déplace consacre 57 minutes à ses déplacements.



# QUELS PROFILS ET QUELS USAGES DES RÉSIDENTS ?



## Marche à pied

- Nombre de déplacements effectués par jour de semaine : **4 900 000** (uniquement en MAP)
- Temps moyen d'un déplacement : **14 min**
- Distance moyenne : **1,2 km**
- **56%** sont des hommes
- **33%** sont des scolaires
- **46%** marchent pour se rendre aux études



## Transports en commun

- Nombre de déplacements effectués par jour de semaine : **1 016 000**
- Temps moyen d'un trajet : **40 min** (dont temps d'attente et d'accès)
- Distance moyenne : **7,5 km**
- **67%** sont des hommes
- Travailleurs, étudiants, scolaires
- Principalement pour se rendre au travail et aux études

## Taxis

- Nombre de déplacements effectués par jour de semaine : **700 000**
- Temps moyen d'un trajet: 40 min en grand taxi et **34 min** en petit taxi (dont temps d'attente)
- Distance moyenne : **5,4 km**
- **61%** sont des hommes
- **41%** sont des travailleurs à temps plein
- **43%** pour se rendre au travail

## Voiture

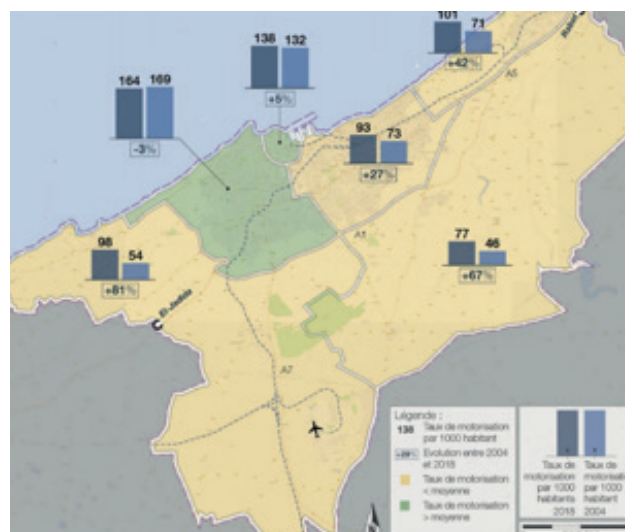
- Nombre de déplacements effectués par jour de semaine : **960 000**
- Temps moyen d'un trajet: **35 min**
- Distance moyenne : **7,5 km**
- **87%** sont des hommes
- **73%** sont des travailleurs à temps plein
- **73%** pour se rendre au travail





# UNE MOTORISATION GALOPANTE EN PÉRIPHÉRIE DE L'AGGLOMÉRATION

L'étalement urbain couplé à l'absence de transports en commun provoque une course à l'équipement en automobile.



**113**

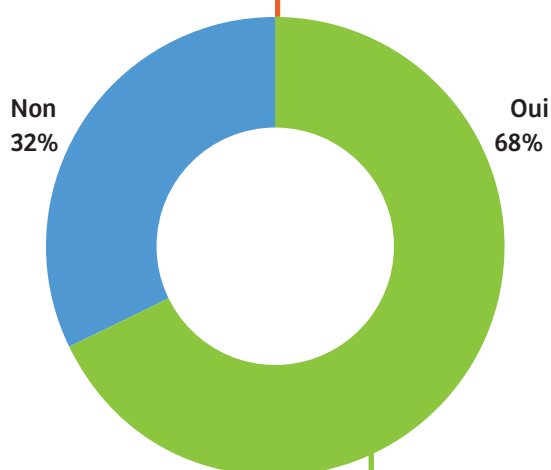
voitures pour  
1000 habitants  
(90 pour 1000  
en 2004)

**31%**

de la population  
enquêtée a le permis  
de conduire

**39%**

des ménages  
possèdent au  
moins une  
voiture



« Seriez-vous prêt(e), si le système de transport collectif était performant, à réserver l'usage de votre voiture pour des destinations non desservies par eux ? »

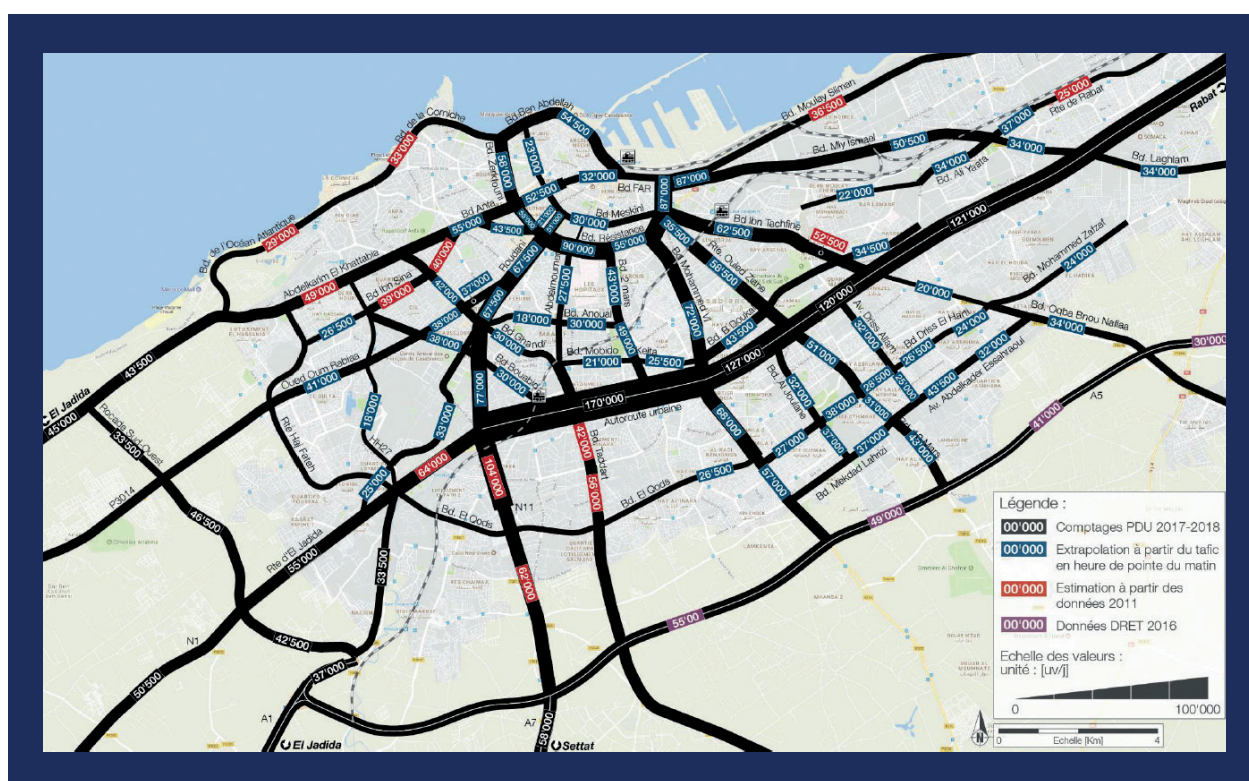




# VILLE DE CASABLANCA 2017-2018



## CHARGES DE TRAFIC JOURNALIÈRES



L'étude relative au PDU, menée à partir d'un système de comptage et d'estimation, révèle de nombreuses et lourdes charges de trafic journalières au sein de la métropole. Les réseaux périphériques connaissent également une forte fréquentation tout au long de la journée.

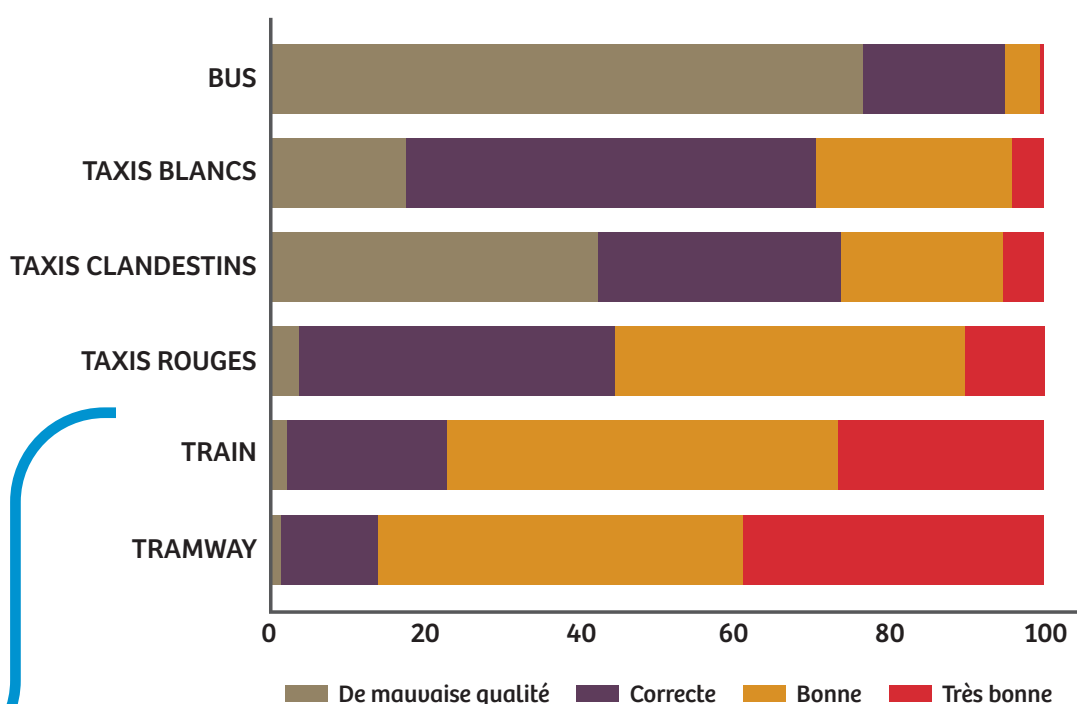


# OPINION SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES TAXIS

La qualité de service des transports en commun est très dépendante du mode de transport.

Les bus sont considérés comme « de mauvaise qualité » par 77% de la population. A l'inverse, le tramway est considéré comme de « bonne » ou « très bonne » qualité par près de 85% de la population.

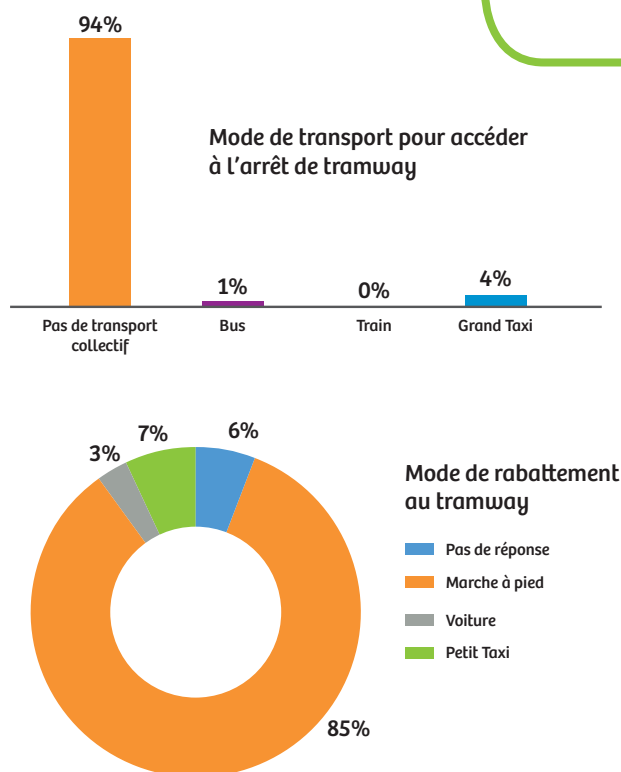
Le train a également une très bonne image. Les taxis rouges ont une image relativement meilleure que celle des taxis blancs.



# RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TC : VOLET TRAMWAY

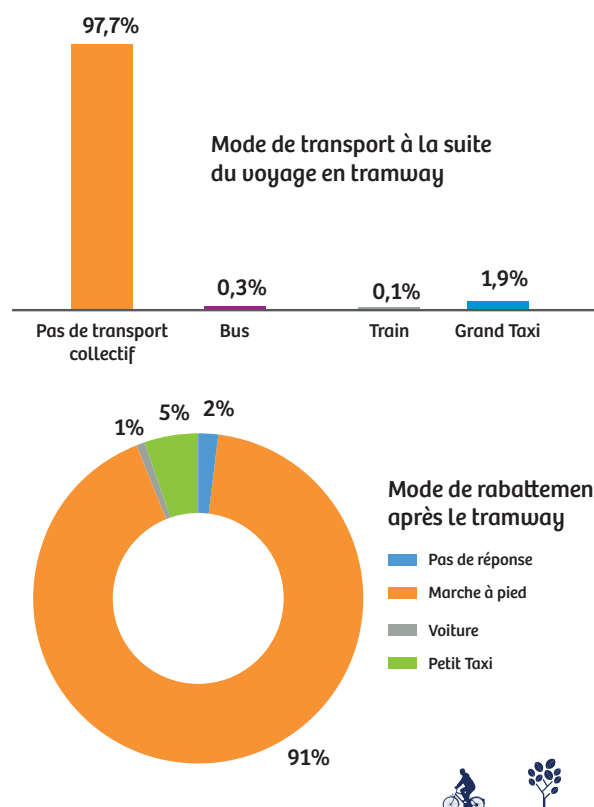
## Le rabattement au tramway

La grande majorité des usagers déclarent ne pas avoir emprunté d'autre mode de transport collectif pour accéder au tramway.



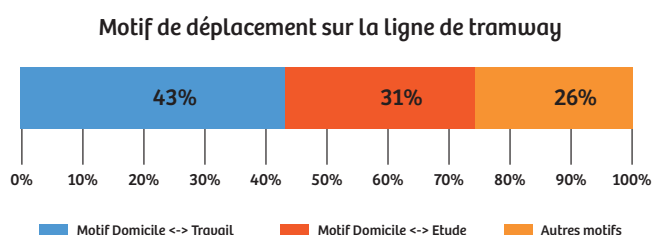
## Le rabattement après le tramway

Moins de 3% des usagers du tramway déclarent envisager une correspondance en transport collectif par la suite.



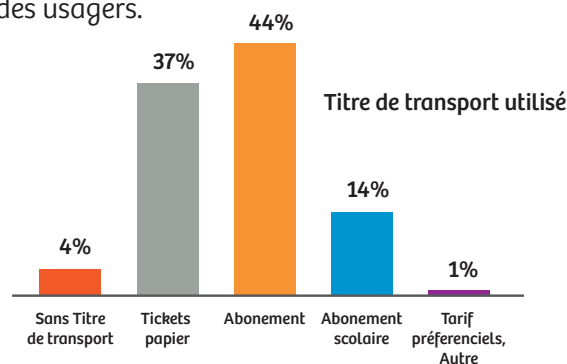
## Les motifs de déplacement

Environ ¾ des usagers du tramway enquêtés sont des pendulaires et l'utilisent pour des déplacements domicile-travail ou domicile-études.



## Les titres de transport

Les tickets papier sont utilisés par plus d'un tiers des usagers.



### Age des usagers

Environ 40% des usagers appartiennent à la tranche d'âge 21 à 30 ans. Les deux tranches les plus représentées, moins de 20 ans et entre 21 et 30 ans, totalisent 70% des réponses

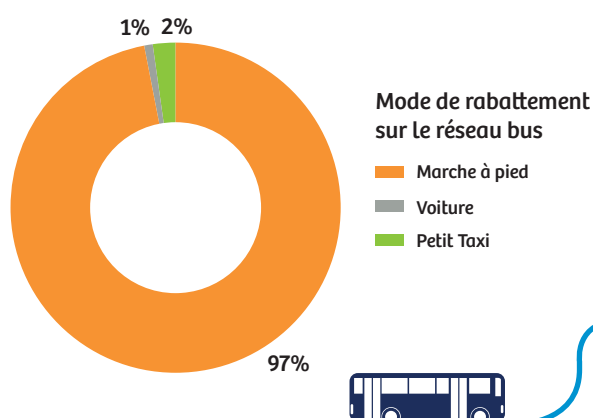
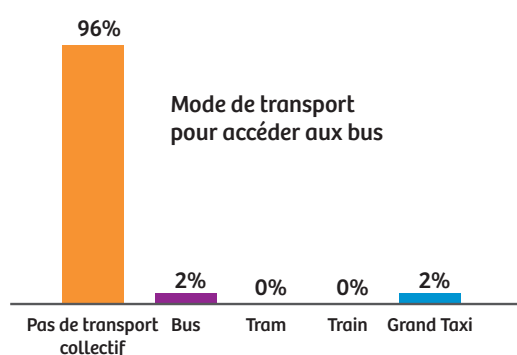
### Revenus des usagers

Les deux dernières classes, ayant déclaré moins de 7000 DH en revenu mensuel sont les plus représentatives dans les utilisateurs du tramway : elles cumulent 73% des réponses.

# RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TC : VOLET BUS

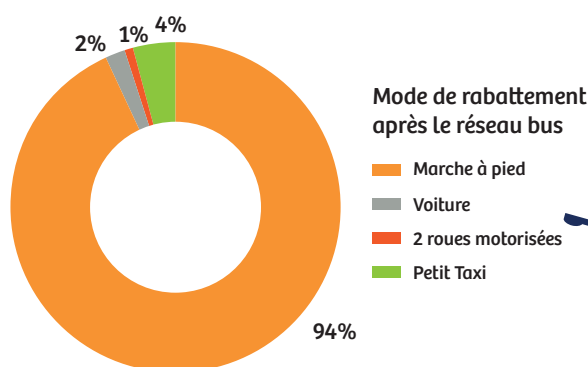
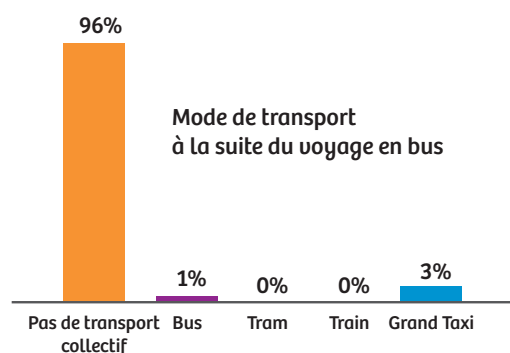
## Le rabattement aux arrêts de bus

La grande majorité des usagers (96%) déclarent ne pas avoir emprunté d'autre mode de transport collectif pour accéder au bus.



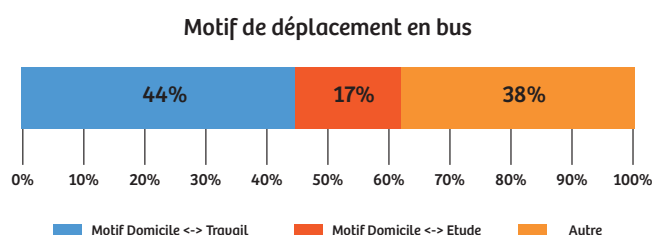
## Le rabattement après le bus

Environ 4% des usagers des bus déclarent effectuer une correspondance en transport collectif par la suite, la majorité en grand taxi.



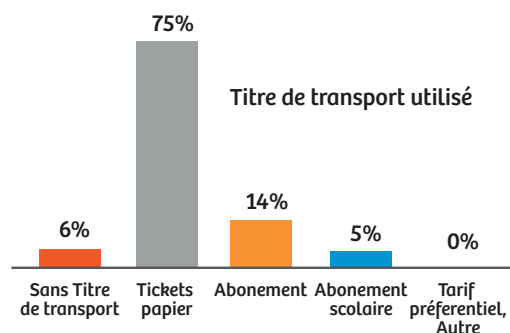
## Les motifs de déplacement

Environ 60% des usagers des bus enquêtés sont des pendulaires et l'utilisent pour des déplacements domicile-travail ou domicile-études ; les autres motifs représentent 40%.



## Les titres de transport

Les tickets papier sont utilisés par 3/4 des utilisateurs. Les abonnements, scolaires ou autres, ne pèsent que 20% dans les réponses.



## Age des usagers

La moitié des usagers appartiennent à la tranche d'âge 21 à 30 ans. La plage entre 21 et 40 ans, les deux classes les plus représentées, cumule environ 3/4 des réponses.

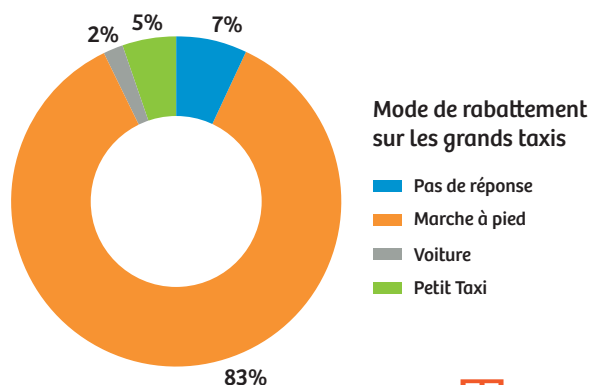
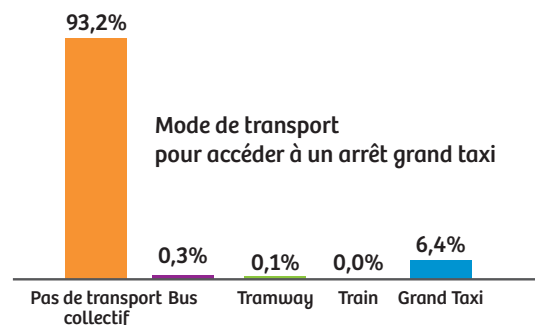
## Revenus des usagers

Les deux dernières classes, ayant déclaré moins de 7000 DH en revenu mensuel sont les plus représentatives dans les utilisateurs du bus : elles cumulent 84% des réponses.

# RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TC : VOLET GRANDS TAXIS

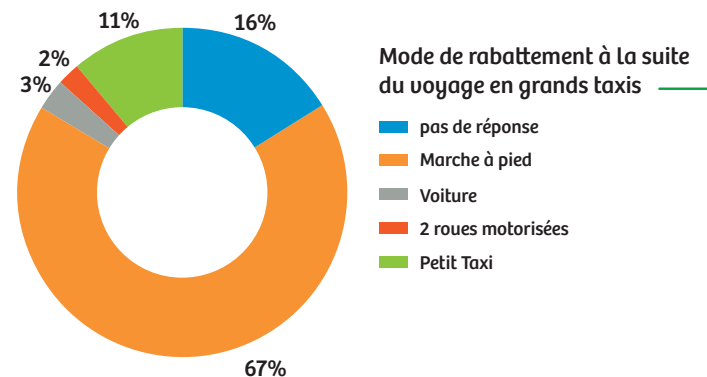
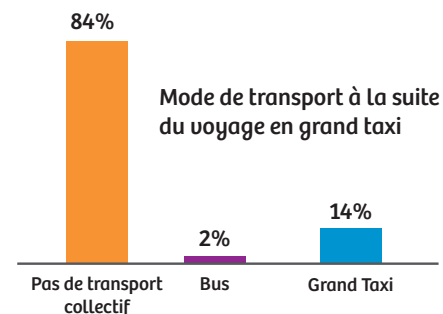
## Le rabattement aux grands taxis

La grande majorité des usagers déclarent ne pas avoir emprunté d'autre mode de transport collectif pour accéder à une station grand taxi : 93% des réponses. Le 6% restant d'utilisateurs est en rabattement depuis un grand taxi.



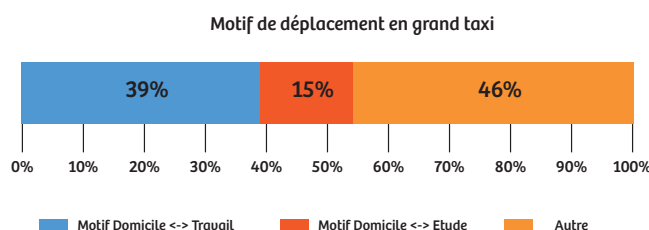
## Le rabattement après les grands taxis

14% des utilisateurs des grands taxis enquêtés, déclarent emprunter un deuxième grand taxi par la suite. Cependant, la grande majorité n'effectue pas de correspondance en transport collectif.



## Les motifs de déplacement

La moitié des personnes enquêtées utilisent le grand taxi pour des motifs autres que le domicile-travail ou le domicile-études. Le motif domicile-travail représente cependant 40% des déplacements environ.

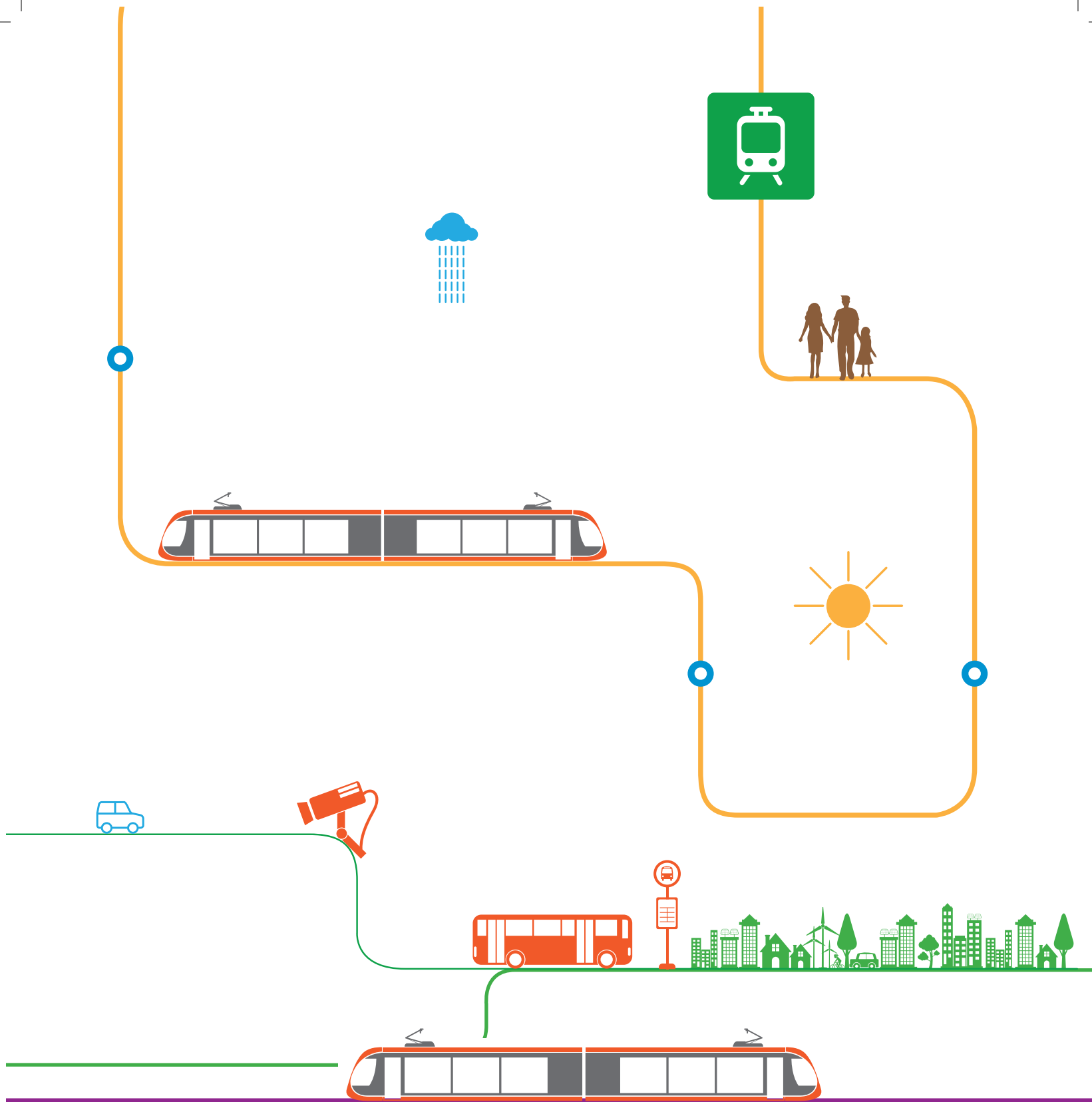


## Age des usagers

Environ la moitié des usagers appartiennent à la tranche d'âge 21 à 30 ans. Les deux tranches les plus représentées, entre 21 et 30 ans et 31 à 40 ans, totalisent environ 80% des réponses.

## Revenus des usagers

50% des utilisateurs déclarent un revenu mensuel inférieur à 3000 DH : les classes dont le revenu dépasse les 15000 DH sont très peu représentées.



Dans l'agglomération, la marche à pied prédomine, d'autant plus que l'on s'éloigne de l'hypercentre, avec une distance moyenne de 1,2 km.

La VP, les TC et les taxis ont à peu près les mêmes volumes de déplacements (de l'ordre de 1 Million), avec quelques particularités :

- un peu plus de déplacements VP dans les zones de l'Ouest de Casablanca et l'hypercentre,
- les taxis sont principalement présents dans la zone dense, mais ce sont eux qui se chargent de la desserte des zones peu denses,

- dans les zones peu denses, les autres modes trouvent leur place.

Le système de taxis et de transport en commun apparaît complémentaire sur bien des territoires, l'un servant à pallier le déficit de l'autre. Néanmoins, des phénomènes de concurrence peuvent aussi apparaître.

Le territoire fonctionne de manière assez fermée avec plusieurs déplacements internes ce qui reflète une difficulté pour les populations de se déplacer sur des longues distances et une répartition des habitats et des activités relativement mixtes.

