

Vers une mobilité douce pour tous.tes : Appui à la conception de bandes cyclables à Oujda

Climat et environnement

Le climat et l'environnement sont au cœur des préoccupations mondiales, confrontant la planète à des défis cruciaux, tels que le changement climatique et la dégradation des écosystèmes. Les accords internationaux, dont l'Accord de Paris, témoignent des efforts déployés pour atténuer ces problèmes et encourager la transition vers les pratiques plus respectueuses de l'environnement. La problématique de l'environnement au Maroc est un sujet important et complexe qui englobe divers aspects liés à la durabilité, à la gestion des ressources naturelles et à la protection de l'écosystème. Le secteur de mobilité et transport public revêt une grande importance également et c'est dans ce sens qu'une Stratégie Nationale des Déplacements Urbains a été élaborée en 2008 visant à rendre les déplacements plus sûrs, de meilleure qualité, à moindre coût et répondant aux besoins prioritaires des citoyens. Les usagers vulnérables sont principalement les piétons, cyclistes et motocyclistes qui sont les premières victimes des accidents de circulation avec un taux des décès de 58%, dont 31% représentent les usagers des deux roues selon les données du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique en 2014. Pour lutter contre ces conséquences, une nouvelle Stratégie Nationale de la Sécurité Routière 2016-2025 a été mise en place afin de réduire la mortalité routière en 2025.

Le projet régional « Coopération Décentralisée Maghreb-Allemagne » (KWT II), mandaté par le Ministère fédéral de la Coopération économique et du Développement (BMZ) a été mis en œuvre par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH en coopération avec le Service pour les Communes du Monde (SKEW) de l'Engagement Global gGmbH, de mars 2020 à février 2024. Entre autres, des partenariats de projet entre des villes allemandes et des villes maghrébines ont été soutenus, en particulier dans le domaine de la mobilité durable. La bonne pratique décrite dans la présente fiche a été développée par la ville de Oujda en partenariat avec le district de Böblingen. Elle sera mise à l'échelle par le projet régional de suite « Adaptation urbaine au changement climatique au Maghreb » allant de mars 2024 à février 2027.



Étude sur la mise en place de pistes ou bandes cyclables à Oujda

Au Maroc, le projet régional KWT II a été mis en œuvre en collaboration avec la Direction Générale des Collectivités Territoriales (DGCT) du Ministère de l'Intérieur. L'une des villes bénéficiaires du projet était la commune urbaine de Oujda située au nord-est du pays.

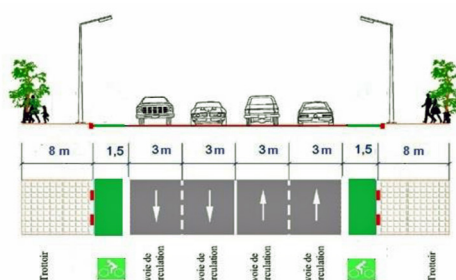
La commune de Oujda a mené, avec le soutien du projet régional KWT lors de sa première phase, une étude préliminaire sur la mise en place de pistes ou de bandes cyclables de 4 km au niveau du Boulevard M'Barek Bekkay Lahbil comme première expérience de la ville d'Oujda, en collaboration avec son partenaire allemand, le district de Böblingen. L'étude constitue une condition indispensable au projet d'intégration de pistes ou bandes cyclables de la ville d'Oujda, qui s'inscrit dans une perspective de durabilité, favorisant la mobilité douce et la pratique du vélo urbain. L'objectif est d'offrir aux usagers les plus vulnérables une option de déplacement plus sûre et sécurisée.



Démarches et actions

En raison de l'absence d'infrastructures dédiées aux cyclistes, la part modale d'usage des deux roues, notamment le vélo, est estimée à 2% au niveau de la ville. Néanmoins, la commune se caractérise par une topographie plate facilitant la pratique du vélo. Afin de faire augmenter cette part modale, le Plan Directeur de la Mobilité Urbaine (PDMU) de la ville d'Oujda a prévu la mise en place d'un schéma directeur de pistes ou bandes cyclables. Le tronçon de 4 km du boulevard M'Barek Bekkay Lahbil (voir photo 1) a été priorisé comme zone pilote. Il se situe, en effet, dans un quartier populaire favorisant l'utilisation du vélo et connaît déjà un flux important des cyclistes. Ce qui engendre des accidents graves impliquant aussi les cyclistes.

Le projet a suivi la démarche illustrée dans le diagramme 01 ci-après:



Gauche: Aperçu du tracé prioritaire pour la piste cyclable sur le boulevard M'Barek Bekkay Lahbil.

Droite: Aperçu général du scénario 2 privilégié: La création des bandes cyclables latérales en remplacement de l'air de stationnement de véhicules à 4 roues dont la largeur est 2 m par sens, étendue sur une longueur de 1.900m.



1

ÉTAT DES LIEUX, DIAGNOSTIC DES BESOINS

Cette phase a été élaborée à l'aide de divers outils, tels que la recherche documentaire, l'analyse cartographique et topographique principalement du tronçon pilote, le recueil des informations du trafic routier, ainsi que l'analyse des propositions du Plan des Déplacements Urbains de la ville. Cette partie s'est focalisée sur les aspects suivants :

- Situation initiale de l'utilisation du vélo à Oujda : besoins, potentiels et dysfonctionnements.
- Objectifs à atteindre, les contraintes et marges de manœuvre disponibles.
- Analyse des types d'aménagement cyclable possibles (bande ou piste) et des possibilités d'insertion en fonction du contexte et des contraintes.

AVANT-PROJET SOMMAIRE (APS)

- Présentation générale des critères techniques de conception des pistes cyclables.
- Délimitation de l'étendu de la piste cyclable.
- Proposition de 04 scénarios ou variantes de types et formes de pistes cyclables assurant une vision sécuritaire :
 - Scénario 1 : création des bandes cyclables contiguë à la chaussée
 - Scénario 2 : création des bandes cyclables à la place du stationnement des véhicules à 4 roues
 - Scénario 3 : création des pistes cyclables latérales séparées à l'intérieur de l'espace piétons
 - Scénario 4 : solution mixte entre le scénario 2 et le scénario 3 en intégrant la piste dans une partie piétonne et dans une partie du stationnement des véhicules à 4 roues.
- Estimation sommaire des coûts.
- Premier examen de l'opportunité du tracé à choisir.

2



3

AVANT-PROJET DÉTAILLÉ (APD)

Il s'agissait de développer le scénario ou la variante choisi, à savoir le scénario 2 (voir photo 2, page 1), consistant à supprimer le stationnement des véhicules à 4 roues et à le remplacer par deux bandes cyclables. Une étude socio-économique a été également élaborée afin d'analyser les conséquences et solutions possibles en raison de la suppression du stationnement.

RENFORCEMENT DE COMPÉTENCES EN GESTION DE TRAFIC ROUTIER

Des formations ont été assurées au profit des acteurs communaux visant l'appui technique en gestion du trafic routier et de sécurité routière. Un support technique en gestion du trafic routier a été également développé afin d'assurer une assistance dans les stratégies de gestion des intersections (carrefours) traversées par les bandes cyclables.



4

Diagramme 01 : Démarche méthodologique adoptée. © GIZ



Accomplissements

Le projet a conduit aux résultats suivants :

Acquisition de compétences en mobilité durable :



Des formations ont été assurées au profit du personnel communal sur différentes thématiques telles que la gestion du trafic, le stationnement des deux-roues, les instructions de la signalisation urbaine selon les normes nationales. En outre, le renforcement de capacités concernant l'aménagement des pistes ou bandes cyclables a été complété par différents échanges d'expériences, recommandations et au total cinq voyages d'études sur plusieurs volets organisés entre la ville de Oujda et son partenaire allemand, le district de Böblingen.

Réalisation d'une étude complète pour la mise en place de pistes ou bandes cyclables à Oujda :



Cette étude a présenté l'approche et les outils nécessaires pour la mise en œuvre de pistes ou bandes cyclables. La planification a accordé une priorité absolue à la sécurité dans la conception des aménagements, notamment les bandes cyclables et les aires de stationnement pour vélo. Par ailleurs, cette étude a mis l'accent sur des connexions entre les zones à fort potentiel d'utilisation du vélo, notamment les universités (pour les étudiants.es), les écoles (pour les élèves) et les bureaux (pour les travailleurs.ses).

Diagramme 02 : Résultats obtenus. © GIZ



Défis

De multiples défis ont été rencontrés, exigeant des solutions spécifiques. Ils sont exposés de manière détaillée dans le diagramme 03 :

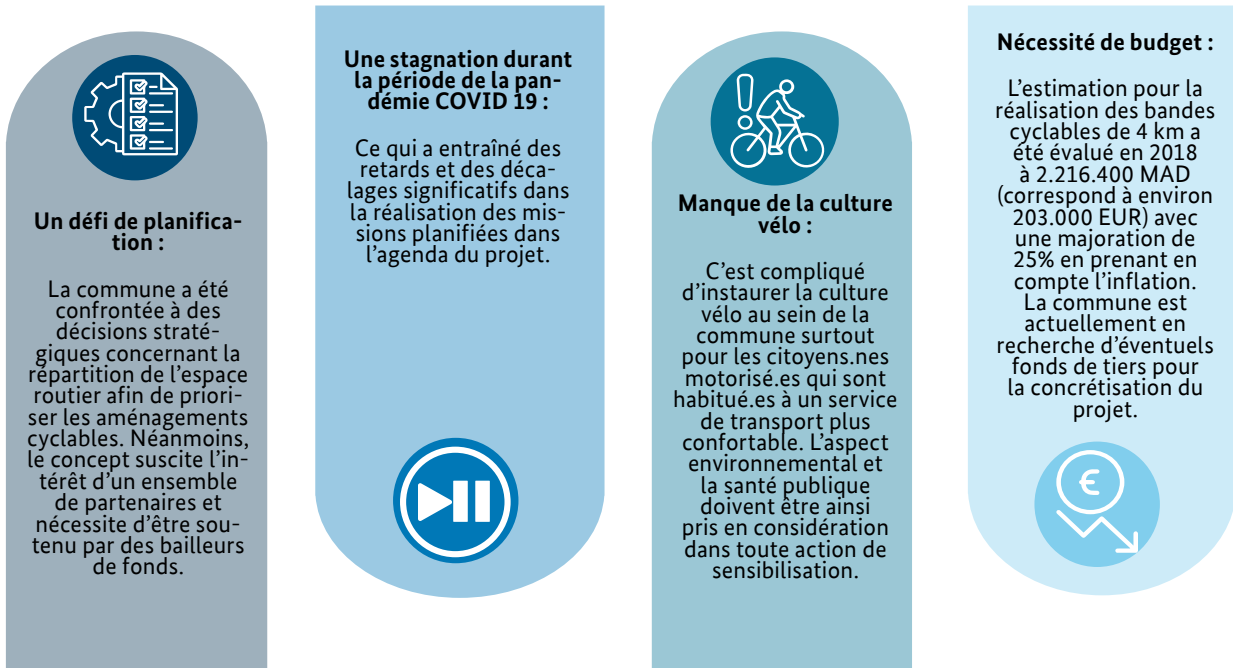


Diagramme 03 : Les défis rencontrés. © GIZ



Caractères innovants et potentiels

Le projet d'étude pour la conception de bandes cyclables s'est distingué par ses points forts, ciblant un engagement envers l'environnement et le climat (diagramme 04) :



Diagramme 04 : Les caractéristiques innovantes et les potentiels. © GIZ



Gauche : Visite de terrain d'exemple de travaux d'aménagement d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au niveau du parc Lala Aicha pendant un voyage d'études de Böblingen à Oujda.

Droite : Analyse de plans urbains de mobilité et concertation entre les représentant.e.s de la ville de Oujda et du district de Böblingen.

Anita Sebio Kouhè
Cheffe de projet
anita.sebio-kouhe@giz.de
T +49 6196 79 - 1068
Dag Hammarskjöld
Weg 1-5
65760 Eschborn
Allemagne



Bonnes pratiques, leçons apprises et conseils

L'expérience à Oujda a permis de tirer un nombre de leçons importantes et d'identifier certaines bonnes pratiques et conseils à prendre en considération lors d'une mise à l'échelle (diagramme 05) :

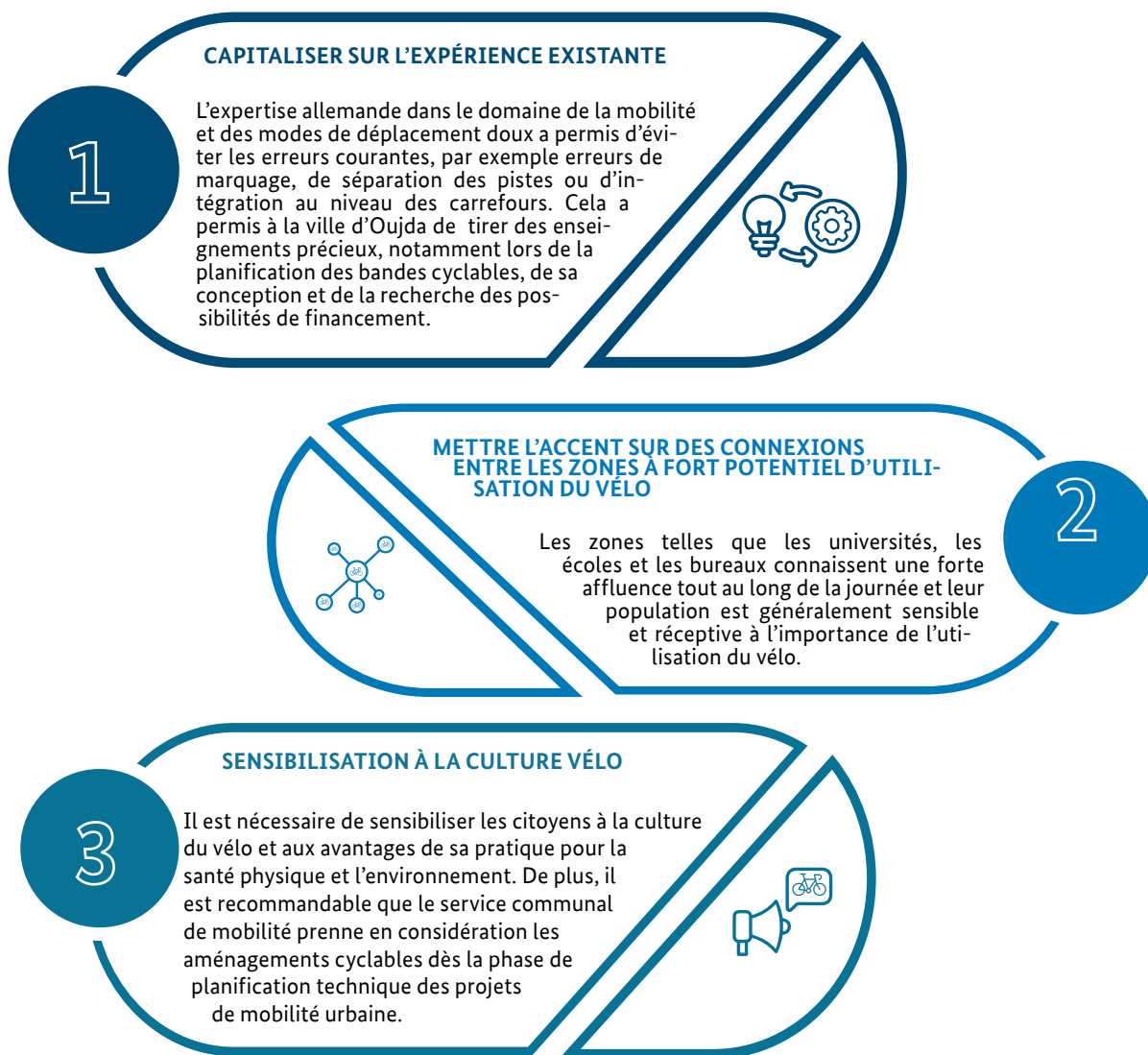


Diagramme 05 : Bonnes pratiques, leçons apprises et conseils. © GIZ

Publié par

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Siège de la société
Bonn et Eschborn, Allemagne

Projet régional Coopération Décentralisée
Maghreb-Allemagne (KWT II)
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn, Allemagne
Tel +49 (0)6196 79 1068
info@giz.de
www.giz.de

Mise à jour

Octobre 2024

Rédaction/
Conception

Samah Flissi, Meriem Andam, Carole Fappani,
Essodom Loufaï

Mise en page

Narimane Boucena

Sur mandat du

Ministère fédéral de la Coopération économique et du
Développement (BMZ)

En coopération avec

Direction Générale des Collectivités Territoriales (DGCT)
au sein du Ministère de l'Intérieur au Maroc