

## Gros Plan

# La démarche PDE<sup>1</sup> dans la zone industrielle de Sidi Bernoussi (Maroc)

Avec près de 50 000 travailleurs et plus de 570 unités de production réparties sur un peu plus de 1 000 ha, la zone industrielle de Sidi Bernoussi, située au Sud de la ville de Casablanca, est la plus importante du Maroc. Depuis 1997, les industriels se sont organisés en association (IZDIHAR, [www.izdihar.ma](http://www.izdihar.ma)), pour gérer différents problèmes partagés (particulièrement la voirie et l'assainissement), et assurer une intermédiation efficace avec les pouvoirs publics.

Grâce à l'appui de l'Agence française de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), la zone industrielle de Sidi Bernoussi a bénéficié d'une étude de Plan de Déplacement d'Entreprise

(PDE), réalisée par IED (Innovation Énergie Développement). Il s'agissait en fait d'adapter la démarche française au contexte marocain.

La démarche d'élaboration du PDE de Sidi Bernoussi a consisté en trois phases :

- Adoption des objectifs du projet par un Comité de pilotage, selon des critères de subsidiarité (ne pas se substituer aux entreprises), d'efficacité (l'économique domine devant le social et l'environnement) et de pertinence à l'échelle de l'ensemble de la zone industrielle.
- Réalisation du diagnostic (analyse de l'offre et de la demande), à travers un dispositif complexe comprenant des comptages aux points d'entrée de la zone, des enquêtes auprès des employés fréquentant la zone, ainsi qu'auprès des entreprises et des opérateurs de transport, le tout complété par de l'observation de terrain.
- Identification des mesures d'amélioration des déplacements, à la fois pour l'accès à la zone



### Samuel Watchueng

est directeur de la société IED (France), ingénieur du génie industriel et titulaire d'un DEA en géographie et aménagement.

Il a coordonné la réalisation de l'étude du Plan de Déplacement d'Entreprise dans la zone industrielle de Sidi Bernoussi à Casablanca.

industrielle et pour l'accès terminal aux différentes unités industrielles.

### Le diagnostic a fait ressortir :

- Une population essentiellement ouvrière (74 %), à forte dominante féminine chez les ouvriers (plus de 84 %) et masculine chez les cadres (près de 69 %);
- Des déplacements essentiellement courts, en raison d'une importante offre d'habitat économique à proximité de la zone, y compris quelques bidonvilles à l'intérieur de la zone (87 % des employés habitent à moins de 5 km à vol d'oiseau);
- Une dissymétrie des modes de déplacement Aller et Retour, mis à part les modes individuels. La marche à pied est souvent utilisée au retour à la place de modes plus rapides mais coûteux à l'aller;
- Des temps de trajet paradoxalement importants par rapport aux distances, témoignant des difficultés d'accès, plus encore pour rejoindre les entreprises depuis les principaux points d'entrée de la zone industrielle;
- L'utilisation d'un parc automobile important et en progression rapide essentiellement par le personnel d'encadrement (près de 99 % se déplacent en voiture);
- La part très importante de la marche à pied intégrale (environ 22 %) qui est le fait des ouvriers à 95 % et des femmes à 57 %.
- La difficulté à organiser une desserte par autobus adaptée aux multiples horaires de travail des entreprises.
- Le rôle charnière des taxis collectifs par leur adaptabilité aux besoins, entre les modes individuels et les autobus.

<sup>1</sup> - Plan de déplacement d'entreprise

**La stratégie proposée repose principalement sur trois actions prioritaires à combiner:**

- Promotion et organisation du covoiturage, si possible à l'échelle de la zone industrielle, ou à défaut au sein des entreprises les plus ouvertes à ce type d'innovation.
- Amélioration de la desserte par les Transports collectifs (à la fois autobus et grands taxis), par action concertée avec les autorités et les opérateurs.
- Action concertée avec les autorités pour améliorer les conditions d'accès à pied aux entreprises.

La première action peut être lancée rapidement par les entreprises, tandis que les deux autres actions impliquent une négociation avec l'Autorité Organisatrice en cours de mise en place, ou avec la communauté urbaine de Casablanca.

L'analyse des transferts modaux attendus de la mise en œuvre du PDE fait ressortir une utilisation accrue de l'autobus et du taxi collectif

(+21 %) en raison de l'amélioration de l'offre, tandis que le recours à la marche à pied et l'utilisation du taxi individuel présenteraient un recul (respectivement -38 % et -60 %), pour la même raison.

Une réduction d'émission de 1 500 à 2 000 t CO<sub>2</sub>/an a ainsi été estimée (-8 à -11 %), se situant autour de et en accord avec les chiffres obtenus dans d'autres contextes, notamment en France.

Cette étude a révélé l'importance de la dimension économique (niveau de revenu, coût du transport motorisé pour les employés) avant celle de l'environnement. Mais la hausse du coût des carburants peut être un facteur déclencheur d'autres pratiques de déplacement plus durables pour les utilisateurs potentiels de l'automobile. La progression dans la poursuite de la démarche PDE passe à la fois par un processus de concertation et de négociation avec les autorités municipales, et un portage fort de la part de l'association IZDIHAR.