



BROCHURE D'ACTIVITÉ

2025



Mot du Président du Conseil d'Administration

Président du Conseil d'Administration de la SDL GAMDU

Les Sociétés de Développement Local (SDL) au Maroc sont des sociétés anonymes créées pour gérer les services, équipements et activités des collectivités territoriales, à l'exception de leur domaine privé. Leur instauration, encadrée par la loi organique 113-14 relative aux communes, s'inscrit dans une démarche inspirée du Nouveau Management Public (NMP), favorisant efficacité, transparence et responsabilisation en intégrant des pratiques du secteur privé.

Les SDL visent à moderniser la gestion territoriale, dynamiser l'économie locale et améliorer les services publics. Elles jouent un rôle clé dans la mise en œuvre des politiques publiques locales, en mobilisant des ressources variées et en associant acteurs publics et privés autour de projets communs. Grâce à leur souplesse et autonomie, elles adaptent leurs interventions aux réalités locales pour promouvoir le développement économique, social et culturel, tout en renforçant la proximité entre décideurs et citoyens.

En résumé, les SDL constituent un levier essentiel pour le développement local, en améliorant la gouvernance et les conditions de vie des citoyens.

*Saaïd
Amzazi*



Mr. Saaïd AMZAZI

Wali de la Région Souss - Massa
Gouverneur de la Préfecture
Agadir Ida Outanane

La société

Agadir Mobilité S.A.

La SDL Grand Agadir pour la Mobilité et les Déplacements Urbains (GAMDU), fondée le 9 juillet 2020, est un organisme institutionnel clé pour la modernisation de la mobilité urbaine dans la région du Grand Agadir.

Portée par un capital regroupant les contributions de partenaires publics et territoriaux, GAMDU concrétise l'ambition d'une mobilité intégrée, soutenant les objectifs de développement économique, social et environnemental de la région.

L'acteur clé de la mobilité urbaine au service du Grand Agadir.

Ensemble, construisons la ville de demain.

N°20-21-22 2ème étage
Immeuble Igoudar Avenue des Far,
Agadir, Morocco 80000

www.agadirmobilite.ma

Mot du Directeur Général

Directeur Général – SDL GAMDU

La Société de Développement Local « Grand Agadir pour la Mobilité et les Déplacements Urbains » (SDL Agadir Mobilité) s'inscrit au cœur des ambitions de modernisation et de développement du Grand Agadir. Créée dans le cadre du Programme de Développement Urbain, la SDL GAMDU incarne un outil opérationnel stratégique pour la mise en œuvre des projets de mobilité urbaine, en phase avec les priorités locales et nationales.

En tant que maître d'ouvrage délégué, la SDL GAMDU a pour mission la réalisation des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et la mise à niveau du Plan de Déplacement Urbain du Grand Agadir.

Ces projets structurants, qui s'intègrent dans une vision de mobilité durable et inclusive, sont essentiels pour doter la ville d'Agadir d'une infrastructure de transport moderne, répondant aux besoins de croissance démographique et économique. L'implication des partenaires institutionnels et financiers constitue un pilier fondamental pour garantir le succès de ces projets.

Grâce à une gouvernance solide et à la rigueur dans l'exécution des missions, les projets portés par la SDL GAMDU connaissent des avancées notables. Chaque réalisation contribue à positionner Agadir comme un modèle en matière de mobilité durable, favorisant ainsi l'attractivité locale.

Sous l'impulsion de Monsieur le Wali de la Région Souss-Massa et Président du Conseil d'Administration, la SDL GAMDU s'engage à mener à bien ses projets avec détermination et efficacité, tout en renforçant la communication avec les citoyens et les partenaires. À cette fin, ce portail digital est mis en place, offrant un espace dédié à la transparence et à l'information continue sur l'état d'avancement des initiatives en cours.

L'avenir de la mobilité urbaine dans le Grand Agadir est au cœur de notre réflexion stratégique, avec pour objectif ultime d'offrir à ses habitants un réseau de transport à la hauteur de leurs attentes et des exigences d'une ville en plein essor.



Mr. Abdelouahed EL Kassimi

Directeur Général – SDL GAMDU

*Abdelouahed
EL Kassimi*

La société

Agadir Mobilité S.A.



Raison Sociale

SDL Grand Agadir
pour la Mobilité et
les Déplacements
Urbains



Forme Juridique

Société Anonyme
régie par la loi 17/95



Planification

Mise à niveau
du Plan de
Déplacement Urbain
de Grand Agadir



Contrats de gestion

Préparation, suivi et
contrôle du Contrat
de Gestion Déléguée



Études

Développement
de la mobilité et
des déplacements
urbains



Infrastructure

Réalisation des
lignes BHNS et
aménagement

L'acteur clé de la mobilité urbaine au service du Grand Agadir.

Ensemble, construisons la ville de demain.

N°20-21-22 2ème étage
Immeuble Igoudar Avenue des Far,
Agadir, Morocco 80000

www.agadirmobilite.ma



Sommaire

| | |
|---|----|
| Nos responsabilités | 01 |
| Plan des Déplacements Urbains (PDU) | 03 |
| Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) | 06 |
| Plan de circulation | 08 |
| Première Ligne BHNS | 10 |
| Lignes 2 et 3 TCSP | 12 |
| Réseau de bus actuel | 14 |
| Réseau de bus projeté | 16 |
| Navette Aérobus | 18 |
| Parkings | 20 |
| Enquêtes | 22 |



Nos responsabilités

Nos engagements RSE

La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) constitue la première pierre du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), conçu à l'échelle du territoire du Grand Agadir à l'horizon 2030 et qui découle des préconisations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Agadir.

La ligne 1 du BHNS a été retenue comme prioritaire, car elle cible les zones centrales de la ville d'Agadir qui sont les plus congestionnées et permet l'implantation de pôles d'échanges efficaces dans le but d'offrir aux usagers plus de possibilités de passer d'un mode de transport public à un autre (intermodalité). Cette solution constitue également un levier pour le réaménagement urbain et une protection du centre-ville contre l'envahissement des voitures particulières.

Il est important de souligner que la ligne BHNS sera connectée d'une part au réseau d'autobus déjà existant, exploité actuellement par la société ALSA, et d'autre part, aux autres services de transport collectif, les taxis de première et deuxième catégorie, grâce à des pôles d'échange qui seront situés à des points stratégiques de la ligne afin de permettre un transfert efficace des passagers d'un mode de transport à l'autre.

Le Projet consiste en la création d'une ligne prioritaire de BHNS d'environ 15,5 km en site propre, parcourant son territoire selon l'axe nord-sud-est, reliant le port de pêche aux quartiers d'habitation en développement et desservant de nombreux pôles générateurs : le centre-ville commercial et administratif, le souk, l'université, avec aménagement de façade à façade, la création de 35 stations et

cinq pôles d'échanges ainsi que l'installation des systèmes (billettique, Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV), système de priorisation aux carrefours SLT...)

Dans le volet environnemental et social, le projet a fait l'objet de :

Une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES): conformément à la loi 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement qui a abouti à l'octroi de l'attestation d'acceptabilité environnementale en mars 2021. Cette EIES répond également aux exigences E&S du bailleur de fonds (Agence Française de Développement (AFD)). La version définitive de l'EIES, remise en janvier 2021, a pris en compte les remarques du Comité National des Etudes d'Impact (CNEI) et de l'AFD.

Un Programme de Surveillance et de Suivi Environnemental (PSSE): visant à assurer que les mesures d'atténuation et de gestion des impacts négatifs du Projet soient appliqués de façon intégrale et efficace. Le PSSE est un engagement du MOA vis-à-vis des autorités compétentes chargées de l'environnement (Autorités locales, Département chargé du Développement Durable, etc.).

Un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES): élaboré à partir des résultats de l'EIES et décrit les mesures d'atténuation et d'amélioration ainsi que les exigences en matière de suivi E&S, qui devront être mises en œuvre dans les différentes phases du Projet. Ce PGES a également pour objectifs de permettre aux différents intervenants (Maître d'ouvrage et ses représentants, Maître d'œuvre et entreprises) de connaître l'étendue de

leurs responsabilités et de répertorier l'ensemble des activités à mettre en œuvre pour améliorer la qualité E&S du Projet. La version définitive de ce PGES a été transmise en février 2021 avec intégration des remarques du bailleur de Fonds (AFD).

Un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEPP): élaboré dont l'objectif est de promouvoir et de fournir les moyens nécessaires pour un dialogue concret avec les parties prenantes pendant tout le cycle du Projet. La dernière version a été livrée en février 2021 avec intégration des remarques du bailleur de Fonds (AFD).

Un Plan d'Engagement Environnemental et Social (PEES): qui énonce les mesures et actions en matière de gestion efficace des risques E&S associés aux activités du Projet, ainsi que leur calendrier de mise en œuvre pour que le Projet soit en conformité avec les Normes Environnementales et Sociales (NES). Ce PEES fait partie intégrante de la Convention de prêt signé entre l'AFD, Bailleur de Fonds, Agadir Mobilité SA, Maître d'Ouvrage

La gestion E&S du Projet commence au niveau d'Agadir Mobilité par un point focal E&S, qui se charge du suivi de tous les sujets E&S du Projet, entre autres, la coordination entre les équipes, technique et administrative, d'Agadir Mobilité et l'AMO E&S, de l'approbation des rapports trimestriels E&S, et de la communication avec le bailleur de fonds. Agadir Mobilité avait mandaté un BET spécialisé en ingénierie E&S, AREMO Ingénierie, pour l'assister, principalement, dans la mise en œuvre du PEES, PGES et PEPP, le suivi ESSS pendant la phase construction et l'élaboration des rapports trimestriels E&S destinés au bailleur de fonds. La mission de l'AMO E&S passe suivant trois sous-missions, à savoir :

- La revue et l'analyse documentaire E&S de tout document demandé par Agadir Mobilité ; il s'agit surtout des Dossiers d'Appels d'Offres (DAOs) des marchés ;

- Les visites trimestrielles des chantiers et élaboration des fiches de suivi ESSS correspondantes ;

- L'élaboration des rapports trimestriels E&S du Projet

Pour ce faire, AREMO a mis en place les mécanismes et outils nécessaires présentés comme suit :

- Un canevas du rapport trimestriel E&S ;

- Un canevas de fiche de suivi ESSS à remplir à l'issue de la visite de l'entreprise ;

- Un canevas de reporting pour entreprises

La gestion E&S du Projet est basée également sur le contrôle et le suivi permanent de la MOER. En effet, la MOER avait désigné, au début, un responsable HSE dédié du Projet. Sur la base des tournées journalières effectuées le jour au niveau du chantier par ce responsable et les notifications de l'équipe d'astreinte (la nuit), le responsable HSE de la MOER émis des rapports d'observation aux entreprises pour activer les actions correctrices.

En plus des rapports d'observation, le responsable HSE de la MOER élabore des rapports hebdomadaires des Non-Conformités HSE constatées lors de la semaine.

La gestion E&S du Projet se termine au niveau des entreprises représentées par responsables/ superviseurs/animateurs HSE qui supervisent, de près, les aspects E&S. En termes de reporting HSE, les entreprises rendent des rapports hebdomadaires à la MOER en mettant en CC le MOA et l'AMO E&S.

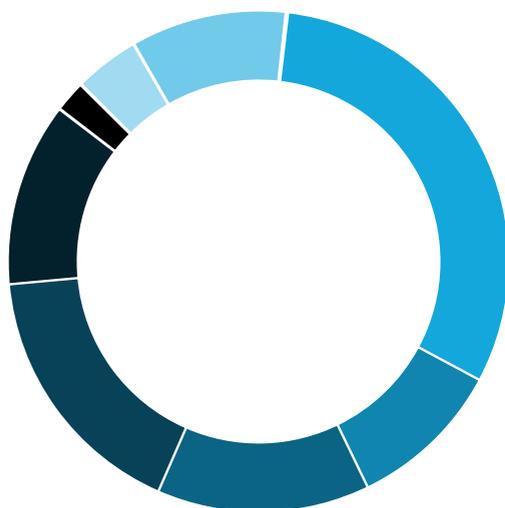
Plan des Déplacements Urbains (PDU)

Principaux indicateurs de la mobilité à Agadir



Nombre de déplacements et répartition modale :

Selon l'enquête ménage déplacement (EMD) réalisée en 2010 et redressée par l'étude PDU en 2013, les habitants du Grand Agadir effectuent près de 3 millions de déplacements par jour, dont près de la moitié est effectuée par les modes doux, essentiellement la marche à pied (48%); La voiture particulière vient en tête des modes de déplacements mécanisés (31%); suivi du grand taxi (16%); du petits taxis (13.5%); puis du bus (10%).



| | Valeur % |
|-----------------------------------|----------|
| ● Véhicule particulier | 31% |
| ● Transport collectif (bus, BHNS) | 10% |
| ● Taxi 2ème cat | 14% |
| ● Taxi 1ère cat | 17% |
| ● 2 roues mécanisés | 12% |
| ● Transport personnel | 2% |
| ● Transport scolaire | 4% |
| ● Autres modes | 10% |



Taux de motorisation

D'après le diagnostic du PDU, les ménages ne disposant pas de voiture sont très nombreux puisqu'ils représentent 72% du total des ménages à l'échelle du Grand Agadir. Par ailleurs, la possession d'une voiture par les ménages varie entre les communes du Grand Agadir dans le sens où les populations nonmotorisées vivent surtout à Taghazout, Aourir et à Drarga, alors que la majorité des ménages sont motorisés dans le centre d'Agadir, à Hay Mohammadi et à Tikiouine.

Sur cette base, le taux de motorisation défini par le PDU était de 0,32 véhicule par ménage en moyenne, soit un total de 67.000 voitures. Ce taux a été qualifié de relativement bas.

Une actualisation du taux de motorisation a été effectuée en se basant sur les données du recensement de 2014, indiquant la proportion des ménages possédant une voiture pour chacune des communes du Grand Agadir et présentée en détail dans le tableau suivant.

Il en ressort que le nombre de voitures dans le Grand Agadir est d'environ 65'000 voitures, dont environ 55% dans la ville d'Agadir, soit près de 36'430 voitures et donc un taux de motorisation dans la ville d'Agadir de 86 voitures pour 1'000 habitants en 2014. Avec une hypothèse qu'au maximum 5%* des ménages possède 2 véhicules, le taux de motorisation augmente à près de 91 voitures pour 1'000 habitants. Ce taux de motorisation reste relativement faible en comparaison avec d'autres villes marocaines comme Casablanca (101 voitures pour 1000 habitants-EMD 2018) ou Marrakech (120 voitures pour 1'000 habitants-EMD 2008).

| | Nombre de ménage | % des ménages possédant une voiture | Nombre de voiture | Nombre d'habitant | Taux motorisation pour 1000 habitants |
|---------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------|
| AGADIR | 105 057 | 34,7% | 36 434 | 421 844 | 86 |
| TAGHAZOUT | 1 282 | 11,0% | 141 | 5 260 | 27 |
| DCHEIRA | 24 528 | 25,5% | 6 242 | 100 336 | 62 |
| AIT MELLOUL | 39 697 | 22,7% | 9 011 | 171 847 | 52 |
| INZEGANE | 29 723 | 18,2% | 5 421 | 130 333 | 42 |
| TEMSIA CENTRE | 6 222 | 15,7% | 977 | 27 955 | 35 |
| TEMSIA | 2 874 | 13,7% | 395 | 12 825 | 31 |
| DRARGA CENTRE | 11 136 | 20,0% | 2 227 | 50 946 | 44 |
| DRARGA | 4 350 | 11,5% | 502 | 19 847 | 25 |
| ACOURIR CENTRE | 7 914 | 18,6% | 1 470 | 35 365 | 42 |
| ACOURIR | 3 788 | 9,0% | 34 | 1 583 | 22 |
| LQLIAA | 18 127 | 12,0% | 2 1175 | 83 235 | 26 |
| TOTAL GRAND AGADIR | 251 288 | 25,9% | 65 030 | 1 061 376 | 61 |

Le diagnostic a permis également d'analyser les infrastructures dédiées à chaque mode pour les confronter avec les usages constatés. Les caractéristiques des déplacements dans le Grand Agadir identifiés par le PDU sont les suivants



Flux des déplacements

Le centre d'Agadir est le pôle d'attraction et de génération principal des flux motorisés. Les lignes de désirs les plus fortes sont celles en lien avec les quartiers proches, à savoir Hay Mohammadi, avec près de 25'000 déplacements par jour, mais aussi Dcheira, Bensergao, Inezgane, Aït Melloul et Tikiouine.

Le port est aussi un pôle générateur important de la ville d'Agadir, notamment en lien avec Anza et le centre-ville.

En dehors du périmètre de la ville d'Agadir, la ville d'Inezgane, et plus précisément la zone commerciale d'Inezgane, apparaît comme le 2ème pôle d'attraction et de génération des flux motorisés dans le Grand Agadir après Agadir-Centre et ceci en lien avec Aït Melloul, Dcheira et Inezgane.

Les flux de déplacements motorisés de moins de 5000 déplacements par jour sont réparties sur l'ensemble de territoire avec des lignes de désir de courtes et de longues distances dont le port et le quartier universitaire sont les plus générateurs en plus des pôles cités précédemment.



Circulation routière

Manque d'infrastructures distinguant le flux du grand transit (transit national) de la locale : les routes nationales 1 et 10 supportent à la fois le flux de transit nord-sud et le flux local du Grand Agadir.

Discontinuité du réseau routier, changement brusque des caractéristiques de la voirie et des lacunes de maillage engendrant des problèmes de connectivité et de congestion sur des points singuliers d'accessibilité ;

Saturation des intersections au niveau des axes principaux durant les heures de pointes, causée essentiellement par des dysfonctionnements en lien avec l'aménagement et/ou l'exploitation de l'intersection

Les problèmes de congestion sont concentrés sur les axes principaux de la ville, à savoir RN 1, RN10 et le barreau Est- Ouest, mais aussi au niveau de certains axes secondaires au centre comme Av. Bouabid et Hassan I. Cette congestion est due principalement à l'absence de règles de partages de la voirie en fonction du rôle de l'axe, la présence d'usages abusifs de l'espace (stationnement illicite ; occupation de l'espace, ...) et enfin le mauvais fonctionnement de certaines intersections causant la formation des files d'attente.



Stationnement

Forte demande constatée à proximité des lieux de travail dans le centre d'Agadir et au niveau des lieux d'attractions (secteur balnéaire, souk El Had, ...) et des pôles générateurs (port, secteur universitaire, équipements publics, ...);

Manque d'une gestion et du contrôle du stationnement dans toute la ville causant de la congestion du réseau du viaire ;

Déficits d'offres pour le stationnement résidentiels ;

Le stationnement est un facteur important pour une gestion rationnelle du trafic. Il est ainsi indispensable d'agir sur les conditions de stationnement (mesures restrictives ou favorables) des véhicules près des pôles d'attractions.



Modes doux

Malgré la pratique importante de la marche à pieds, les aménagements piétons manquent de continuité, de confort et de sécurité (50% des morts et 40% des blessés graves en accidents sont des piétons) ;

Les grands axes routiers (à 2x2 ou 2x3 voies de circulations) constituent une barrière pour l'accessibilité piétonne en absence de passages piétons sécurisés.

En 2013, le Grand Agadir possédait 27 km de pistes cyclables et 5 km supplémentaires étaient projetés à court termes. Aussi, le Grand Agadir présente des conditions très favorables à la pratique du vélo, mais le réseau cyclable souffre de la discontinuité des itinéraires, mais aussi du manque d'une signalisation performante et d'un contrôle pour assurer le respect de ces aménagements.



Transports collectifs

En 2012, le réseau de bus, composé de plus de 30 lignes urbaines et interurbaines, a connu une fréquentation de 38,8 millions de passagers ;

4 principaux pôles du réseau où s'effectuent le tiers des montées du réseau : Wilaya – Place Salam – Tikiouine – Inezgane.

Ces lieux sont des lieux de correspondance et d'intermodalité avec les autres modes, notamment les grands taxis.

Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD)

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD)

La Direction Générale des Collectivités Territoriales dans son Guide méthodologique avance que « Un PMUD répond aux différents enjeux de la mobilité urbaine dont principalement l'adéquation de l'espace territorial aux exigences et aux besoins d'accès de la population aux diverses fonctions de celui-ci, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs en matière d'atténuation et d'adaptation climatique et d'efficacité énergétique.

Il constitue ainsi un nouveau concept de planification, capable de relever les défis et les problèmes liés aux déplacements dans les aires urbaines concernées, dans le cadre d'une approche durable et globale.

Contrairement aux approches traditionnelles de planification des déplacements urbains, le nouveau concept met particulièrement l'accent, sur la participation des citoyens et l'implication et l'engagement des parties prenantes, la coordination des politiques sectorielles (transports, énergie, environnement, développement économique, politique sociale, santé, sécurité, etc.).

Les PMUD exhortent une vision à long terme et durable pour une aire urbaine et intègrent des avantages sociétaux dans le but d'internaliser les coûts tout en mettant l'accent sur l'importance de l'évaluation.

Concepts clés



La Planification Urbaine

La planification urbaine au Maroc vise à offrir un cadre structuré pour le développement et l'organisation du territoire, en s'inscrivant dans une transition vers la durabilité. La complexité réside dans les multiples échelles d'analyse de la ville, qui doit s'intégrer dans son aire d'influence pour créer une agglomération harmonieuse, nécessitant une planification globale préalable. Au-delà de la simple dimension spatiale, la ville durable doit être perçue comme un système où les différentes composantes interagissent.

Il est donc crucial de dépasser les approches sectorielles pour privilégier les synergies et favoriser une planification et une gestion intégrées. Pour réaliser la ville durable, il est primordial pour le Maroc de se concentrer sur des aspects tels que la densité urbaine, la diversité fonctionnelle et sociale, ainsi que l'accessibilité urbaine.



La Mobilité Urbaine

La mobilité et les déplacements dans les zones urbaines sont cruciaux pour le développement durable des espaces urbains. La planification de la mobilité urbaine au Maroc, en vue de créer des villes durables, représente un défi majeur pour les parties prenantes.

Cette planification vise, d'une part, à assurer une meilleure durabilité environnementale et, d'autre part, à réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux objectifs de la Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) et aux Objectifs de Développement Durable (ODD).

Dans ce contexte, les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD), qui succèdent aux Plans de Déplacements Urbains (PDU), sont essentiels pour atteindre ces objectifs globaux. Ils offrent une vision prospective pour une mobilité plus inclusive sur les plans social, économique et environnemental.

Une attention particulière envers la planification et la mobilité urbaine au niveau du Grand Agadir

Selon l'enquête ménage déplacement (EMD) réalisée en 2010 et redressée par l'étude PDU en 2013, les habitants du Grand Agadir effectuent près de 3 millions de déplacements par jour, dont près de la moitié est effectuée par les modes doux, essentiellement la marche à pied (48%); La voiture particulière vient en tête des modes de déplacements mécanisés (31%); suivi du grand taxi (16%); du petits taxis (13.5%); puis du bus (10%).



Pendant la même période, le territoire du Grand Agadir a été couvert par d'autres documents de planification urbaine et territoriale, dont il faut absolument tenir compte dans le cadre de la présente étude de planification de mobilité pour une meilleure articulation avec le développement urbain et économique du territoire :

Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT)

Ce document vise à fixer les orientations à moyen et long termes du développement durable du territoire régional et définir la vocation de la région à travers les principaux objectifs concernant le développement des territoires urbains, périurbains, et ruraux, ainsi que leur mise en dynamique, la réhabilitation des territoires dégradés, la protection et la mise en valeur de l'environnement.

Le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU)

Ce document permet de définir l'organisation du développement urbain du territoire sur une durée de 25 ans à travers des actions majeures d'aménagement et de développement de l'aire de l'étude :

- Assurer un équilibre entre les nouveaux défis du développement économiques, urbanistiques, sociaux et environnementaux.

- Inscrire le territoire dans un développement durable et harmonieux tout en préservant les potentialités environnementales du territoire (terre agricoles, zones forestières, milieu naturel, ressources hydriques, sites à haute valeur biologique et écologique, sites d'intérêt historique et patrimonial, le littoral).

- Définir les nouvelles zones d'urbanisation.

Plans d'Aménagement (PA)

ces documents opérationnels, dont plusieurs sont d'ores-et-déjà homologués ou en cours d'homologation, représentent l'instrument qui transforme les orientations du schéma directeur d'aménagement urbain, en prescriptions légales opposables à l'Administration et aux tiers.

Nécessité de repenser la planification de la mobilité dans le territoire du Grand Agadir

Actuellement, et avec les changements structurels que connaît le Grand Agadir, une nécessité de lancer des études de planification de mobilité stratégique et opérationnelle s'impose pour accompagner son développement. C'est dans ce contexte que le GCT du Grand Agadir, à travers son bras exécutif qui est la SDL Agadir Mobilité, a lancé une étude d'élaboration du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) et des Plans de Circulation et de Stationnement (PDCS) du Grand Agadir dans le but de tenir compte des nouvelles conditions de mobilité dans le Grand Agadir et d'accompagner, et se baser sur, les grands changements et développements contextuels et structurels que connaît le territoire.

Enjeux de mobilité du Grand Agadir

Le territoire du GRAND AGADIR, avec sa population dépassant les 1 million d'habitants et ses activités économiques diversifiées, mais reposant notamment sur le tourisme (2^{-ème} destination nationale après Marrakech), la pêche et l'industrie agro-alimentaire, ambitionne d'améliorer significativement la qualité des déplacements, de personnes et de marchandises, au sein de son territoire.

Cette volonté forte, qui a commencé depuis plus d'une dizaine d'années, et dont nous commençons de voir son fruit, vise à fixer des objectifs et des standards internationaux en termes de gestion de mobilité, tout en tenant compte des enjeux spécifiques du territoire et de ses acquis.

De ce fait, Le PMUD doit suivre cette logique, notamment dans une démarche Bottom-up impliquant les acteurs du Grand Agadir qui nécessite une compréhension détaillée de ses spécificités.

Le Grand Agadir est caractérisé principalement par les enjeux de mobilité suivants :

- Flux touristique important, notamment pendant la période estivale, compliquant la gestion des périodes de pointe et d'hyperpointe et la mise en place d'offre de transport fiable.
- Développement d'importantes zones logistiques et industrielles dans le territoire, amplifiant l'impact des poids lourds en termes de stationnement, circulation, nuisances,
- Offre en transport collectif amélioré mais reste insuffisante : desserte des centralités périphériques, armature TCSP ne contenant qu'une seule ligne BHNS non encore mise en service, ...
- Liaison compliquée entre les différentes communes du Grand Agadir et la ville d'Agadir, notamment compte tenu des obstacles naturels existants : Oued Souss et Grand Atlas
- Grande concentration du trafic, et de la demande en déplacements sur la zone balnéaire
- Développement urbain accéléré en périphérie et manque de coordination entre urbanisme et mobilité

Les deux figures ci-dessous illustrent les principaux enjeux et pôles générateurs de déplacements du périmètre d'étude :



Figure : Enjeux et pôles générateurs de déplacements au niveau des communes de la préfecture Agadir-d'ouïdan

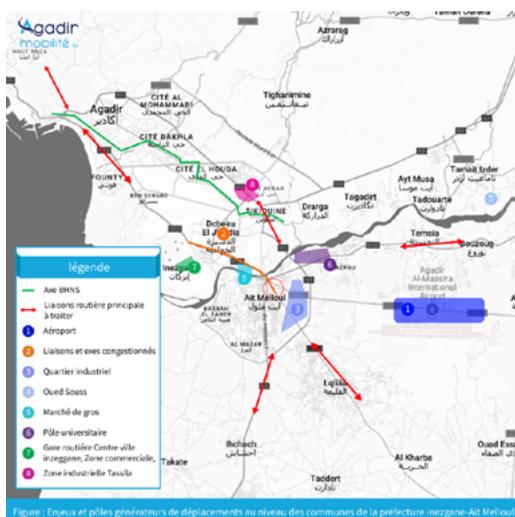


Figure : Enjeux et pôles générateurs de déplacements au niveau des communes de la préfecture mezzane-Ait Melloul

Objectifs de l'étude

PMUD du Grand Agadir

L'objet de l'étude consiste en l'élaboration du PMUD et du plan de circulation et de stationnement sectoriel de l'agglomération du Grand Agadir. Ce document vise à définir une base de référence pour de planification opérationnelle pour toutes les décisions politiques à court et moyen terme et à définir une vision partagée à plus à long terme.

Le PMUD définit les principes généraux de l'organisation des déplacements de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans son périmètre. Il a comme objectif d'assurer la sécurité, la fluidité du trafic, l'optimisation de l'utilisation de la voirie moyennant un partage optimal des espaces alloués aux déplacements, un usage coordonné entre tous les modes et la promotion de ceux moins polluants et moins consommateurs d'énergie. Il a un horizon de réalisation à court et moyen terme (à 10 ans).

Le PMUD devrait être élaboré selon une démarche participative intégrant l'approche sensible au genre et la dimension environnementale et du développement durable.

Les enjeux de la démarche PMUD visent à :

Coordonner les politiques sectorielles entre les différents acteurs et mettre en cohérence les divers modes de déplacements de personnes et de marchandises.

Etablir un cadre de référence continu et prospectif pour aider les décideurs à faire des choix cohérents dans le temps et dans l'espace, et réalisables financièrement.

Il s'agit, en effet, de définir la stratégie globale de déplacement urbain visant à valoriser les atouts de l'agglomération d'Agadir et à minimiser les problèmes et dysfonctionnement de façon à favoriser un développement harmonieux permettant l'amélioration des conditions générales de déplacement, et ainsi répondre à la question de la gestion de l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé et de l'équité du genre d'autre part.

Il est ainsi nécessaire de penser les actions devront être engagées, à plusieurs échelles temporelles et spatiales.

Cela dit, ce schéma d'organisation devra également :

Apporter des solutions réalistes aux problèmes spécifiques locaux de transport: perspective de développement de modes lourds, multiplication des transports scolaires, des transports de personnel effectués par les entreprises et les administrations, des transports informels ...

Assurer la connexion entre le port au Nord et les zones de production au Sud,

Gérer les flux touristiques.

Organiser les transports et les services pour le tourisme, notamment la connexion de l'Aéroport au Sud et l'offre touristique au Nord,

Diminuer les nuisances environnementales : pollution atmosphérique et sonore, congestion du trafic..

Valoriser et favoriser la mobilité douce : encourager la présence des vélos et des trottinettes dans la ville, aménager des espaces piétons sécurisés ...

Améliorer l'articulation entre Urbanisme et Transport,

Améliorer les conditions de circulation et de stationnement : Régulation du trafic, signalisation directionnelle ...

Se doter d'un poste central de contrôle (PCC)

Améliorer la sécurité routière

Améliorer l'équité du genre

Étapes d'élaboration du PMUD

L'élaboration du PMUD se fera en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'agglomération du Grand Agadir selon le déroulé suivant :

1ère mission : Enquêtes ménages et pré-diagnostic

2ème mission : Consolidation du diagnostic et identification des enjeux

3ème mission : Définition et analyse des scénarios

4ème mission : Définition d'un plan d'action et élaboration du document PMUD

5ème mission : Elaboration des plans de circulation et de stationnement sectoriels PDCS

Principes généraux d'élaboration du PMUD

Ce nouveau PMUD du Grand Agadir devrait respecter les principes de base d'une planification durable de la mobilité urbaine :

Vision stratégique à long terme et plan d'exécution pour une mise en œuvre à court-moyen terme

Approche pragmatique

Démarche de planification urbaine

Approche intégrée de tous les modes de transport

Approche participative et de concertation

Evaluation de l'impact climat des mesures proposées

Approche comparative des résultats

Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan

Organisation de l'étude du PMUD du Grand Agadir

Périmètres de l'étude

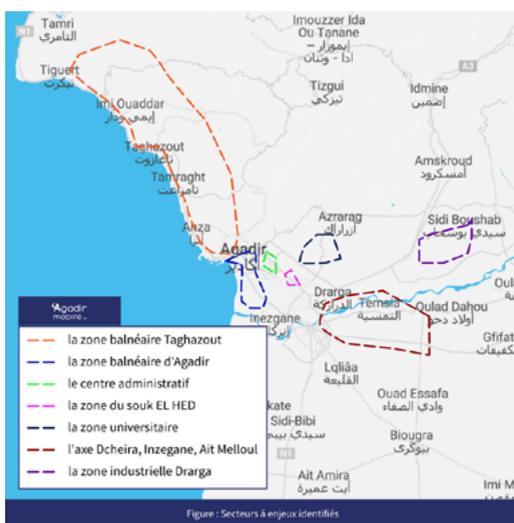
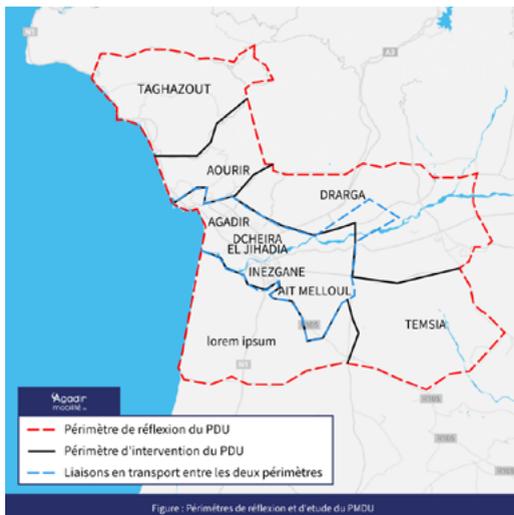
Ainsi, trois périmètres ont été fixés pour l'élaboration du PMUD :

Un périmètre d'étude qui concerne les communes urbaines suivantes : Agadir, Inezgane, Dcheira-Al-Jihadia, Ait Melloul, Drarga. Ce périmètre, devra aussi inclure les liaisons routières et de transports en les communes faisant partie de ce périmètre et le périmètre de réflexion (tel que défini ci-après). Ce périmètre sera la base principale de l'étude PMUD pendant toutes ses étapes de réalisation, en partant du diagnostic et jusqu'au choix du scénario retenu et l'élaboration du plan d'actions ;

Un périmètre de réflexion constitué par le périmètre d'étude et des communes suivantes: Lqliâa, Taghazout, Aourir, Drarga (partie rurale), Temsia. Ce périmètre fera l'objet du diagnostic stratégique, et de l'établissement de la vision et de la stratégie à long-terme ;

Un périmètre local : ce périmètre constitué par les secteurs à enjeux identifiés au niveau local, sera le cadre géographique de réalisation de la mission 5 de l'étude, qui concerne l'élaboration des plans de circulation et de stationnement sectoriels. Il est à noter, que à la suite du diagnostic et aux échanges avec les acteurs locaux, ce périmètre local pourra être adapté. Une délimitation définitive de ce périmètre sera figée au niveau de la note de cadrage de la mission 5.

La figure ci-dessous permet de visualiser l'étendu de ces deux périmètres



Ces deux périmètres ont été choisis sur la base de critères :

Techniques : visant à focaliser les réflexions de la planification de la mobilité sur la partie urbaine du GRAND AGADIR, objet de l'étude PMUD, et accumulant la grande partie des enjeux de mobilité urbaine

Administratifs : en tenant compte des limites des communes

Institutionnels : sur la base des conventions de partenariat signées

Horizons de l'étude

Il s'agira d'étudier trois horizons de travail au niveau de la présente étude :

Long terme (2040) : afin d'assurer un cadre cohérent pour le programme d'actions, l'étude établira une stratégie à long-terme de l'organisation des déplacements, qui se base sur une vision à long-terme du développement du territoire, fondée sur les différents documents de planification du territoire à disposition, et aussi sur les concertations avec les acteurs locaux. Cette dernière visera à dégager, à un horizon de ~15 ans, les orientations à suivre en termes de mobilité urbaine et plus spécifiquement de gestion de la mobilité dans une perspective multimodale et durable.

Moyen-terme (2035) : Cet horizon sera celui de la mise en œuvre du plan d'actions de l'étude PMUD. Les mesures qui seront proposées au niveau de l'étude PMUD devront alors respecter un délai de réalisation ne dépassant pas les ~10 ans, en tenant compte de toutes leurs étapes de mise en œuvre.

Court terme (2030) : Sur la base de la mission diagnostic (et des dysfonctionnements relevés) ainsi que de la stratégie et du plan d'actions à moyen-long terme, des plans de circulation et de stationnement sectoriels, qui feront l'objet de la cinquième mission de l'étude, seront élaborés sur un horizon court-terme dans le but d'établir une meilleure gestion locale de la circulation et du stationnement, basée sur un cadre global de gestion de la mobilité issu des orientations du PMUD.

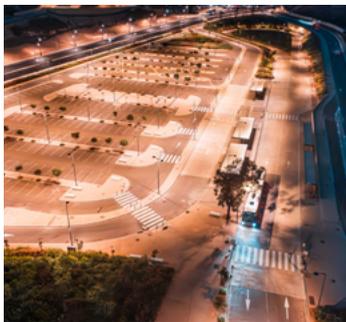
Plan de circulation

Plan de circulation

Le plan de circulation est un document qui détermine les règles de circulation dans un périmètre bien sélectionné avec la définition des différents flux extérieurs et intérieurs des différents modes de transport combinés. En garantissant une circulation sécurisée pour tous les modes.

En plus, des aménagements qui pourraient être prévus dans le cadre du plan de circulation comme la séparation des voies de circulation si cela s'avère nécessaire comme la mise en place d'une voie dédiée aux bus. La détermination des aires de stationnement et des aménagements spécifiques pour le contrôle de la vitesse au niveau du périmètre d'étude (ralentisseurs, panneaux de signalisation...).

Le plan de circulation a été prévu d'être élaboré après l'achèvement du PDU du Grand Agadir; cependant, son lancement a connu un retard puis sa conception et mise en place ont été reportés jusqu'au lancement du PMUD, il est en cours de production par le même cabinet chargé de l'élaboration du PMUD.



Première Ligne BHNS



Première Ligne BHNS

Le périmètre du Grand Agadir constitue le cœur battant de la Région de Souss Massa vu qu'elle regroupe les collectivités territoriales les plus peuplées de la Région selon le dernier recensement de 2024, à savoir la ville d'Agadir, Chef de lieu avec une population d'environ 504.768 hab, la ville d'Aït Melloul avec 210.870 hab, Inezgane avec 137.512 hab, la ville de Dcheira de 113.041 Hab et Drarga de 107.621 hab.

Le périmètre du Grand Agadir se distingue également par ses zones touristiques (Zone balnéaire d'Agadir, accueillant un grand nombre de touristes nationaux et internationaux et la zone de Taghazout et Aourir (au nord), abritant des complexes hôteliers de luxes et les plages sauvages aux environs) et ses zones agricoles et industrielles importants (au niveau des communes de Lqlia et Temsia) ainsi que le port de la ville d'Agadir.

Il s'agit d'un territoire qui a fait ces dernières années l'objet de transformations et d'aménagements de grande envergure, qui s'inscrivent dans le Programme de Développement Urbain 2020-2024 (PDU) impulsé par une volonté royale.

Programme de Développement Urbain du Grand Agadir 2020-2024 : Ce programme d'envergure, qui nécessitera la mobilisation de 5,9 milliards de dirhams, devrait transformer ce territoire à l'horizon 2024. Son but étant l'amélioration des conditions de vie de la population à travers le renforcement des infrastructures de base et l'attractivité de la cité. Il visera aussi à accompagner le développement économique de la région à travers l'implantation de nouvelles zones industrielles et logistiques, Dans ce sens, six axes d'intervention font l'objet de ce programme de développement.

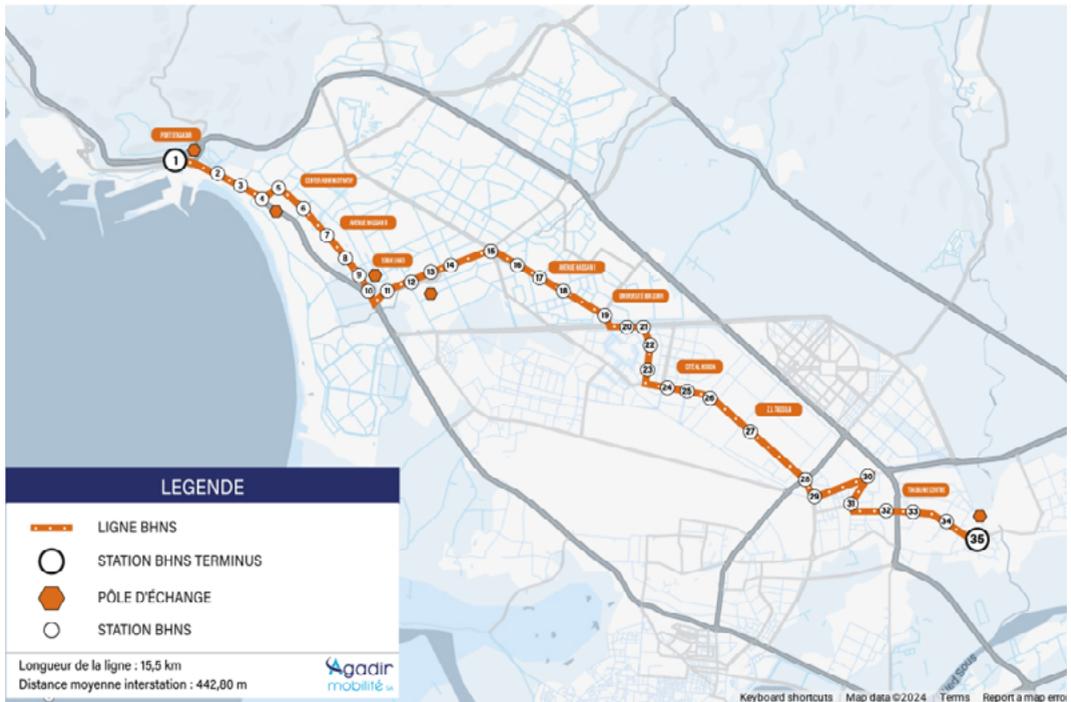
- **Préservation de l'environnement :** Il s'agit notamment de la création du parc Tikiouine et du parc Al Inbiaat, en plus de la mise à niveau du parc Ibn Zaydoun et du jardin Olhao
- **Aménagement urbain de la zone touristique :** réhabilitation de la corniche, réalisation d'équipements publics, renforcement de l'éclairage, réhabilitation du parc vallée des oiseaux
- **Valorisation du patrimoine et promotion culturelle :** restauration de la Kasbah d'Agadir Oufella, aménagement de complexes culturels et religieux, réhabilitation de places publics ...
- **Valorisation du patrimoine et promotion culturelle :** restauration de la Kasbah d'Agadir Oufella, aménagement de complexes culturels et religieux, réhabilitation de places publics ...
- **Infrastructures de transport :** voie de contournement, ouvrages d'art, réaménagement de la voie express....
- **Réalisation de la première ligne BHNS :** reliant le port d'Agadir au quartier Tikiouine, cette ligne de 15,5 km de longueur desservira aussi le quartier administratif, Souk El Had, le complexe universitaire Ibn Zohr, la zone industrielle Tassila, quartiers de Tikiouine.

Une attention particulière envers l'amélioration de la mobilité : Deux des six axes du Plan de Développement du Grand Agadir (qui correspondent à ~60% du budget prévu) sont consacrés aux infrastructures dédiées au secteur de la mobilité et transport, en l'occurrence la voie de contournement Nord-Sud, le BHNS, la voie express, les trémies, les passages à niveaux, le renforcement du maillage du réseau routier.... Ceci ne fait que confirmer l'attention particulière portée à ce secteur a fort enjeu et essentiel au développement économique et social de la région.

Cette dynamique a été fortement appuyée par les instances du ministère de l'intérieur à travers sa Direction Générale des Collectivités Territoriales (DGCT), qui a largement contribué au financement des principales infrastructures routières, et au FRAT (Fond d'accompagnement des réformes de transport urbain et interurbain) qui est un mécanisme de financement central, visant à encourager la mise en place des infrastructures de transport en commun sur site propre (TCSP : Tramway, BHNS,...) et à inciter les villes voulant en bénéficier à développer leur outils techniques (études, ...) et de gouvernance (ECI, GCT, SDL, ...).

L'intérêt porté à cette thématique au niveau du Grand Agadir n'est pas récent, et concrétise le travail de réflexion effectué depuis plus d'une dizaine d'années à travers la réalisation de plusieurs études stratégiques et tactiques visant la planification de la mobilité et l'amélioration des déplacements des citoyens Gadiris. Le schéma ci-après permet de retracer les principales étapes franchies jusqu'à présent :

Dans cet optique de changement, marquée par une politique volontariste d'amélioration de la mobilité, une ambition de lancer de nouvelles études de mobilité et déplacements, d'actualiser les anciennes et de renforcer le maillage du réseau du transport en commun est clairement avancée. Actuellement, la première ligne de BHNS sera mise en service en 2025. Cette première ligne relie le port d'Agadir au quartier de Tikiouine et aux zones industrielles avoisinantes, et desservant le quartier administratif de la ville, l'avenue Hassan II, Souk El Had, l'avenue Hassan 1er et le complexe universitaire Ibn Zohr.



Les caractéristiques de l'offre prévue par ce mode sont listées dans le tableau suivant :

| Ligne BHNS 1- GRAND AGADIR | Caractéristiques |
|---------------------------------------|--|
| Longueur commerciale | 15,5 Km |
| Quartiers desservis | L'itinéraire relie le port d'Agadir au quartier de Tikiouine et aux zones industrielles avoisinantes, et dessert le quartier administratif de la ville, l'avenue Hassan II, Souk El Had, l'avenue Hassan 1er, le complexe universitaire Ibn Zohr, la Zone industrielle de Tassila et dessert les quartiers de Tikiouine. |
| Nombre de stations y compris terminus | 35 stations |
| Distance moyenne inter-station | 456 m |
| Capacité/heure/sens | 1950 voy/heure/sens |
| Vitesse commerciale | 20 km/h |
| Temps de parcours | 45 minutes |
| Fréquence | 5 min |

Tableau – Caractéristiques de la ligne BHNS L1 au Grand Agadir

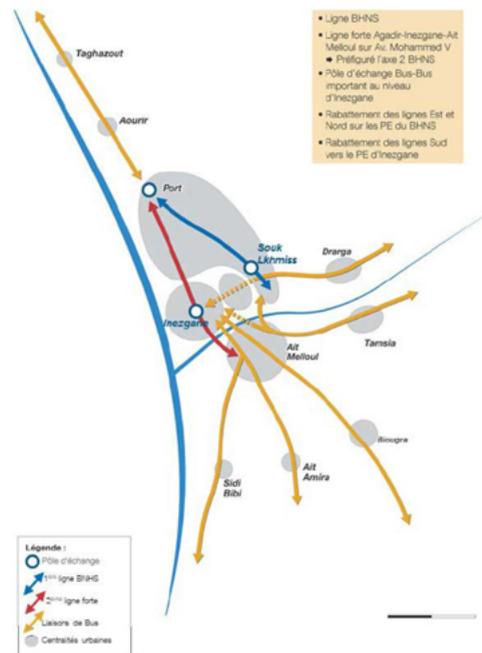
Lignes 2 et 3 TCSP

Lignes 2 et 3 TCSP

Selon les préconisations capitales de l'étude de restructuration concernant le réseau de TCSP au niveau du Grand Agadir et vu l'état avancé de mise en place de la première ligne BHNS, le lancement des études et travaux relatifs à la réalisation des deux lignes TCSP (L2 et L3) est prévu dans le but de renforcer le réseau TCSP du territoire du Grand Agadir et de desservir les autres communes les plus denses : Ait Melloul, Inezgane, Dcheira, Drarga. Ces deux lignes correspondent :

Pour la ligne L2, au tracé de la ligne 2 du TCSP préalablement prédéfini au niveau du PDU 2015 desservant Agadir-Inezgane-Ait Melloul.

Pour la ligne L3, le tracé proposé par l'étude de restructuration du réseau de bus 2021 dessert les localités de Drarga (Nouvelle zone industrielle, Zone franche, Agropole, Haliotis....), Dcheira, Inezgane, et coupe les deux lignes L1 (au pôle d'échanges de Tikiouine) et L2 (au pôle d'échanges de Inezgane). Le présent tracé n'est pas encore figé, nécessitant ainsi une étude de sa faisabilité et sa pertinence de réalisation (des scénarios de desserte de Ait Melloul et Laqliaa sont en cours d'études). Agadir Mobilité (MOD) a lancé en 2023 l'appel d'offre visant la réalisation des études de faisabilité des lignes du réseau TCSP. La prestation se déroulera en 2 missions.



Mission 1 : Diagnostic et étude des tracés

Cette mission qui durera 3 mois visera à étudier en profondeur les corridors proposés afin de faire ressortir deux lignes TCSP en spécifiant leur mode et leur tracé, elle comportera trois parties principales :

Une phase diagnostic permettant d'établir un état des lieux des déplacements TC en situation actuelle, en réalisant les enquêtes nécessaires et en effectuant des analyses documentaires et qualitatives permettant de mieux ressortir les enjeux de desserte TCSP de l'agglomération ;

Une analyse prospective permettant de modéliser la demande future TC et d'identifier les lignes de désirs et la fréquentation future des lignes projetées et de déterminer ainsi le mode TCSP le plus adapté à mettre en place sur ces deux lignes.

Une analyse des tracés permettant de générer les variantes de tracé des deux lignes et finalement figer le tracé à étudier au niveau de la deuxième phase.

Mission 2 : Etudes techniques et transversales pour chaque ligne TCSP

Cette mission, constituée d'une étude technique et d'autres études transversales, visera à approfondir les analyses techniques au niveau des tracés figés et de réaliser les études architecturales, environnementales et paysagers nécessaires à la définition du concept de réalisation des lignes, l'identification des contraintes de réalisation et l'estimation financière de leur coût de réalisation.

Des enquêtes complémentaires sont prévues par cette étude pour étoffer le diagnostic et approfondir les données sur les deux lignes retenues

Réseau de bus actuel

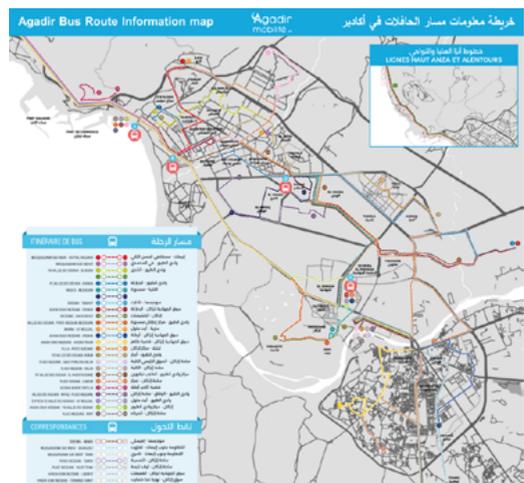
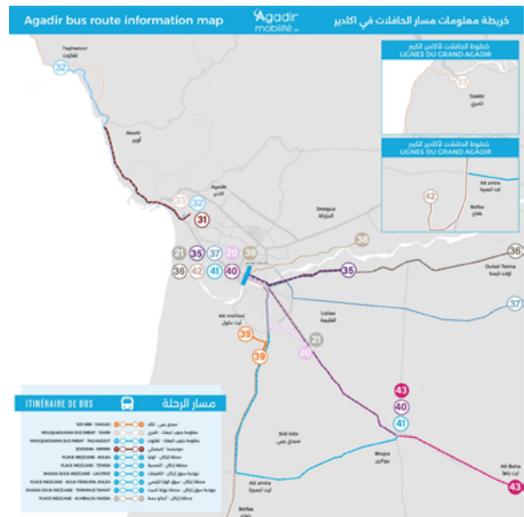
Réseau de bus actuel

L'agglomération du Grand Agadir est le cœur battant de la Région de Souss-Massa puisqu'elle contient les collectivités territoriales les plus peuplées de la Région Souss Massa, avec en premier lieu la ville d'Agadir, Chef de lieu, avec une population d'environ 504.768 hab. (selon le dernier recensement de 2024), vient après la Ait Melloul avec 210.870 hab. et en 3ème position Inezgane avec 137.512 hab.

L'agglomération du Grand Agadir se distingue également par ses zones touristiques (Zone balnéaire d'Agadir, accueillant un grand nombre de touristes nationaux et internationaux et la zone de Taghazout et Aourir (au nord), abritant des complexes hôteliers de luxes et les plages sauvages aux environs) et ses zones agricoles et industrielles importantes (au niveau des communes de Lq liaa et Temsia) ainsi que le port de la ville d'Agadir.

Le périmètre de contrat de gestion délégué du service public de transport par autobus est adéquat avec le périmètre du Groupement des Collectivités Territoriales (GCT), Grand Agadir pour le Transport et la Mobilité Urbaine, il est composé de vingt-quatre (24) communes parmi les communes des préfectures d'Agadir Ida-Outanane et d'Inezgane Ait Melloul et des provinces de Chtouka Ait Baha et Taroudant.

Le réseau de transport public par autobus actuel est un réseau en maillage composé de lignes urbaines et péri-urbaines, et assure la desserte de ce territoire à travers trente-sept (37) lignes avec un linéaire total d'environ 672 km, dont 294 Km pour les lignes urbaines et d'environ 378 Km pour les lignes péri-urbaine et près de 560 arrêts. Il est géré depuis l'année 2010 par la société délégataire « Alsa City Agadir » avec un contrat de gestion délégué d'une durée de 15ans.



L'amplitude de service est de dix-sept heures (17) par jour, la fréquence diffère d'une ligne à une autre selon la demande et le caractère de chacune d'elles.

Pour avoir plus d'information sur les lignes et les horaires, veuillez consulter le site de Alsa :

<https://www.alsa.ma/agadir/lignes>

Le réseau actuel présente plusieurs points forts :

Une bonne couverture spatiale qui permet le désenclavement de plusieurs localités et la liaison entre les différentes zones du territoire avec le mode Bus ;

Une demande forte due notamment à l'activité commerciale qui caractérise le territoire surtout au niveau de Ait Melloul-Inezgane.

Une concentration du réseau sur les axes denses et de plus forte demande.

Cependant, le réseau actuel est confronté à plusieurs contraintes principalement la baisse de la vitesse commerciale sur les corridors principaux en raison de la congestion de trafic et le partage de la voirie entre les bus et les autres modes de transport. Les aménagements favorisant la fluidité de passage des bus n'étant pas pris en considération.

L'amplitude de service est de dix-sept heures (17) par jour, la fréquence diffère d'une ligne à une autre selon la demande et le caractère de chacune d'elles.

Pour avoir plus d'information sur les lignes et les horaires, veuillez consulter le site de Alsa :

<https://www.alsa.ma/agadir/lignes>

L'amplitude de service est de dix-sept heures (17) par jour, la fréquence diffère d'une ligne à une autre selon la demande et le caractère de chacune d'elles.

Pour avoir plus d'information sur les lignes et les horaires, veuillez consulter le site de Alsa :

<https://www.alsa.ma/agadir/lignes>

Le réseau actuel présente plusieurs points forts :

Une bonne couverture spatiale qui permet le désenclavement de plusieurs localités et la liaison entre les différentes zones du territoire avec le mode Bus.

Une demande forte due notamment à l'activité commerciale qui caractérise le territoire surtout au niveau de Ait Melloul-Inezgane.

Une concentration du réseau sur les axes denses et de plus forte demande.

Cependant, le réseau actuel est confronté à plusieurs contraintes principalement la baisse de la vitesse commerciale sur les corridors principaux en raison de la congestion de trafic et le partage de la voirie entre les bus et les autres modes de transport. Les aménagements favorisant la fluidité de passage des bus n'étant pas pris en considération.

Navette Aérobus

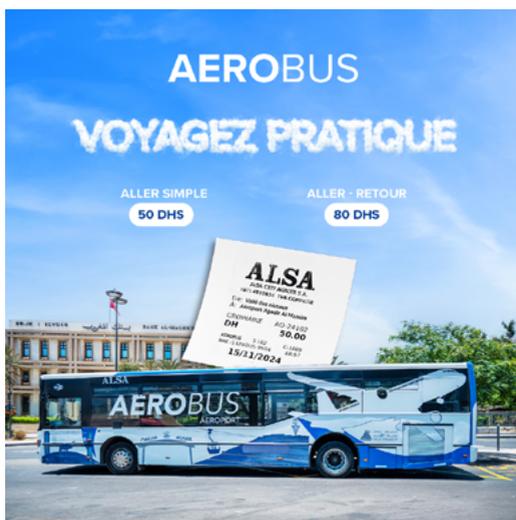


Navette Aérobus

La ligne navette a été lancée officiellement le vendredi 23 juin 2023 du siège de la Wilaya et a connu la mise en service le même jour depuis le Pôle d'Exchange de la Vallée des oiseaux vers l'aéroport Al Massira.

Avec trois bus qui parcourent environ 27Km et une fréquence d'une heure entre chaque départ, cette ligne permet de lier l'aéroport Agadir Al Massira avec le centre-ville d'Agadir en passant par dix (10) arrêts situés à Agadir, Ait Melloul, Dcheira Jihadya et Inezgane, et ce avec un tarif de 50DHS pour un ticket aller-simple et 80DHS pour un ticket aller-retour valable pour quinze (15) jours.

La fréquentation de cette ligne est toujours en évolution.





Réseau de bus projeté

Réseau de bus projeté

L'étude de restructuration d'un réseau de transport public vise à améliorer la qualité et l'efficacité du système de transport public afin de répondre aux besoins croissants des Clients, tout en tenant compte des évolutions démographiques, économiques et environnementales. La méthodologie de travail se décline en plusieurs missions bien déterminées qui garantissent la mise en place d'une approche complète et efficace.

Dans cette optique, GAMDU a lancé en 2020 une étude de restructuration avec objectif d'évaluer le réseau actuel, de le restructurer en prenant en considération l'insertion d'un nouveau mode étant le Bus à haut niveau de service (BHNS) qui serait le premier pas vers un aménagement spécial pour favoriser la vitesse commerciale et contribuer à l'amélioration de l'offre de transport public dans le GRAND AGADIR.

Cette étude s'est déroulée en quatre missions. Le cabinet qui l'a pris en charge a réalisé une analyse du système actuel de transport par bus pour évaluer la structure du réseau, son exploitation, sa performance et son adéquation avec les besoins des Clients, en mettant l'accent sur les pôles générateurs du trafic et en accordant une importance particulière à la situation et enjeux de la mobilité des femmes.

La première mission a connu l'établissement d'un diagnostic faisant une description détaillée et permettant la compréhension de la situation actuelle à travers l'analyse des données recueillies lors des réunions avec les différentes parties prenantes, la deuxième mission s'est accentuée sur l'analyse des données recueillies lors des enquêtes terrain. La troisième mission contenait la proposition des différents scénarios avec une analyse multicritère pour sélectionner le scénario le plus approprié. Et finalement, la quatrième mission dressait la conception finale du réseau selon le scénario retenu précédemment avec une quantification détaillée de l'offre de transport à adopter pour avoir un réseau performant avec les différentes caractéristiques des lignes.

Le réseau restructuré aura la qualité d'un réseau avec hiérarchisation de lignes et une hausse de l'offre kilométrique pour répondre aux besoins des citoyens du GRAND AGADIR.

Le futur réseau sera constitué, au démarrage, de quarante et une (41) lignes conventionnelles et une ligne de BHNS, à terme le réseau comprendrait également une deuxième et une troisième ligne du BHNS qui permettront ainsi de boucler le maillage du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) du Grand Agadir.

Parkings

Nouvelle Mission : Gestion et Exploitation des Parkings à Agadir

Dans le cadre de sa politique publique de déplacements, la Commune d'Agadir poursuit son ambition de moderniser et d'optimiser le service public du stationnement payant. Afin d'apporter davantage de fluidité, de confort et de simplicité aux usagers, la commune a lancé un programme d'investissement dans un matériel d'exploitation, accompagné d'une démarche d'innovation visant à simplifier l'accès au stationnement et les démarches associées pour les automobilistes.

Le Conseil de la Commune d'Agadir a ainsi décidé, par une convention de partenariat, de confier la gestion et l'exploitation des parkings publics, en ouvrage et en surface, à Agadir Mobilité. Cette nouvelle mission inclut la modernisation des infrastructures existantes et la mise en place de solutions innovantes pour répondre aux besoins des usagers horaires et des résidents, tout en valorisant le service public.

Les modalités de gestion et les parkings concernés par cette convention sont en cours de validation, et Agadir Mobilité s'engage à déployer tous les efforts nécessaires pour offrir un service de stationnement moderne, fluide et accessible à tous.



Enquêtes

Enquêtes de mobilité dans le Grand Agadir

Vers une mobilité durable et inclusive

Dans le cadre de sa stratégie de développement des transports publics, Agadir Mobilité mène régulièrement des enquêtes et études pour améliorer la qualité de service et répondre aux besoins de ces citoyens.



Notre Vision

Développer un système de transport public moderne, efficace et accessible à tous les habitants du Grand Agadir, en harmonie avec les objectifs de développement durable de la région.



Votre Participation

Votre avis est essentiel pour façonner l'avenir de la mobilité dans notre ville. En participant à nos enquêtes, vous contribuez directement à l'amélioration des services de transport.



Notre Démarche

Nous adoptons une approche participative et inclusive, combinant études techniques approfondies et consultation citoyenne pour garantir des solutions adaptées aux besoins réels de la population.

Liste des enquêtes en cours et terminées

20 janvier 2024

Étude Tarifaire

La fixation des tarifs du prochain contrat de gestion déléguée s'est basée sur une approche globale de co-cons

20 janvier 2024

Étude de restructuration du réseau de transport collectif de personnes par autobus du Grand Agadir

Objectifs de l'étude
Accompagner la mise en service de la première ligne de BHNS en mettant en place un réseau

20 janvier 2024

Enquête de restructuration du réseau de transport collectif

Participez à notre grande enquête digitale sur la mobilité ! Objectifs de l'enquête
Accompagner la mise en ser

The logo for Agadir mobilité SA features a stylized white 'A' with a curved line passing through it, resembling a road or a path. To the right of the 'A' is the word 'gadir' in a lowercase, sans-serif font. Below this, the word 'mobilité' is written in a lowercase, sans-serif font, followed by 'SA' in a smaller, uppercase, sans-serif font.

Agadir
mobilité SA

+212 528 822 233

contact@agadirmobilite.ma

www.agadirmobilite.ma