

Policy Brief

Mars 2022

Le tramway comme moyen d'intégration urbaine et sociale

Par Mostafa Kheireddine

PB - 21/22

Face aux défis de la mobilité urbaine dans les grandes agglomérations, les pouvoirs publics au Maroc ont mis en place une stratégie axée sur des instances de gouvernance, des outils de planification des déplacements urbains et un dispositif de financement. Si le Tramway est, depuis une décennie, opérationnel au niveau des capitales politique et économique du pays, les villes-capitales de région ont, en revanche, opté pour le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme mode de transport en commun en site propre. L'objet du présent Papier est d'élucider le lien entre le transport urbain et la cohésion sociale et territoriale, et d'interroger le mode de gouvernance des transports urbains dans les villes moyennes.

INTRODUCTION

Dans un contexte d'urbanisation accélérée, les grandes villes s'étalent et génèrent des discontinuités urbaines et des disparités socio-spatiales. Dans cette matrice d'équilibre fragile, la mobilité urbaine représente un défi majeur pour les villes du XXIème siècle. Pour gagner le pari du développement urbain, les villes, de par le monde, ont fait de la mobilité urbaine durable un pilier de la politique de la ville.

Ainsi, le Système de Transport en Commun en Site Propre (STCSP) est le moyen le plus approprié pour faire des villes des espaces inclusifs sur le plan social, viables sur le plan économique et durables sur le plan écologique. De surcroît, au Maroc, le référentiel national de la politique de la ville de 2012 fait du recours aux modes de déplacements doux un choix stratégique pour inscrire les villes et territoires dans un processus de développement durable.

Considéré comme un vecteur de cohésion sociale, le transport collectif est aussi un support d'intégration sociale et de requalification urbaine. Dicté par des impératifs urbanistiques (extensions urbaines), financiers (déficit du transport urbain en bus), écologiques (faible empreinte carbone), et démographiques (forte demande), le tramway en tant que moyen de transport de masse s'est progressivement installé dans les agglomérations de Casablanca et Rabat-Salé. Alors que d'autres capitales de région (Marrakech, Casablanca, Agadir et Fès) ont opté pour le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme transport en commun en site propre (Tableau 1).

Un moyen d'intégration sociale

Avec l'arrivée du tramway au niveau de Rabat, en 2011, et à Casablanca, en 2012, le Maroc s'est résolument inscrit dans une nouvelle génération de moyen de transports urbains en mode doux par opposition aux véhicules à moteur.

Tableau 1 :

Réseau du tramway/BHNS au Maroc

| MODE STCSP | VILLE | PORTAGE STRATÉGIQUE | PORTAGE OPÉRATIONNEL | LONGUEUR | NBRE DE STATIONS | MISE EN SERVICE |
|------------|------------|-------------------------------|--------------------------|---------------------|------------------|-----------------|
| Tramway | Rabat | STRS ⁽¹⁾ | Transdev ⁽²⁾ | T1 et T2 de 21 km | 43 | 2011 |
| | | | | Extensions de 29 km | | 2024 |
| | Casablanca | Casa-transport ⁽⁴⁾ | RATP dev. ⁽³⁾ | T1 et T2 de 47 km | 80 | 2012 |
| | | | | Ext. T3/T4 de 26 km | | 2024 |

| | | | | | | |
|------|------------|--------------------------------|-------------------------|----------------------------|----|------|
| BHNS | Marrakech | SDL Motajadida ^(*) | Alsa-Bus ⁽⁴⁾ | BHNS 10 km | 8 | 2017 |
| | Casablanca | Casa-transport ^(*) | AlsaBaida | BHNS 12.5 km BHNS 12 km | 71 | 2024 |
| | Agadir | Agadir Mobilité ^(*) | - | BHNS 15.5 km | 35 | 2023 |
| | Fès | Fès Mobilité ^(*) | - | - | - | - |

Source : Informations collectées par nos soins à partir des données existantes, MK, 2022

(1) Société du Tramway de Rabat-Salé et filiale de l'Agence du Bouregreg

(2) Société concessionnaire du tramway de Rabat

(3) Filiale de la RATP et chargée de l'exploitation du tramway à Casablanca

(4) Concessionnaire des transports urbains dans plusieurs villes marocaines

(*) Sociétés de Développement Local dédiées au transport urbain et à la mobilité

Si la fonction première du tramway est le déplacement des flux humains d'un point d'origine à un point de destination pour parler langage de la mobilité urbaine, Il convient, toutefois, de souligner que le tramway est aussi un outil d'intégration sociale et de requalification urbaine. Il n'est plus à démontrer qu'un transport de masse comme le tramway joue un rôle dans la cohésion sociale. En effet, connecter les familles qui habitent la périphérie à celles du Centre, permettre à la population de se déplacer vers des pôles d'activités administratives, universitaires, économiques, culturelles, et récréatives sont autant de formes d'intégration sociale par le tramway.

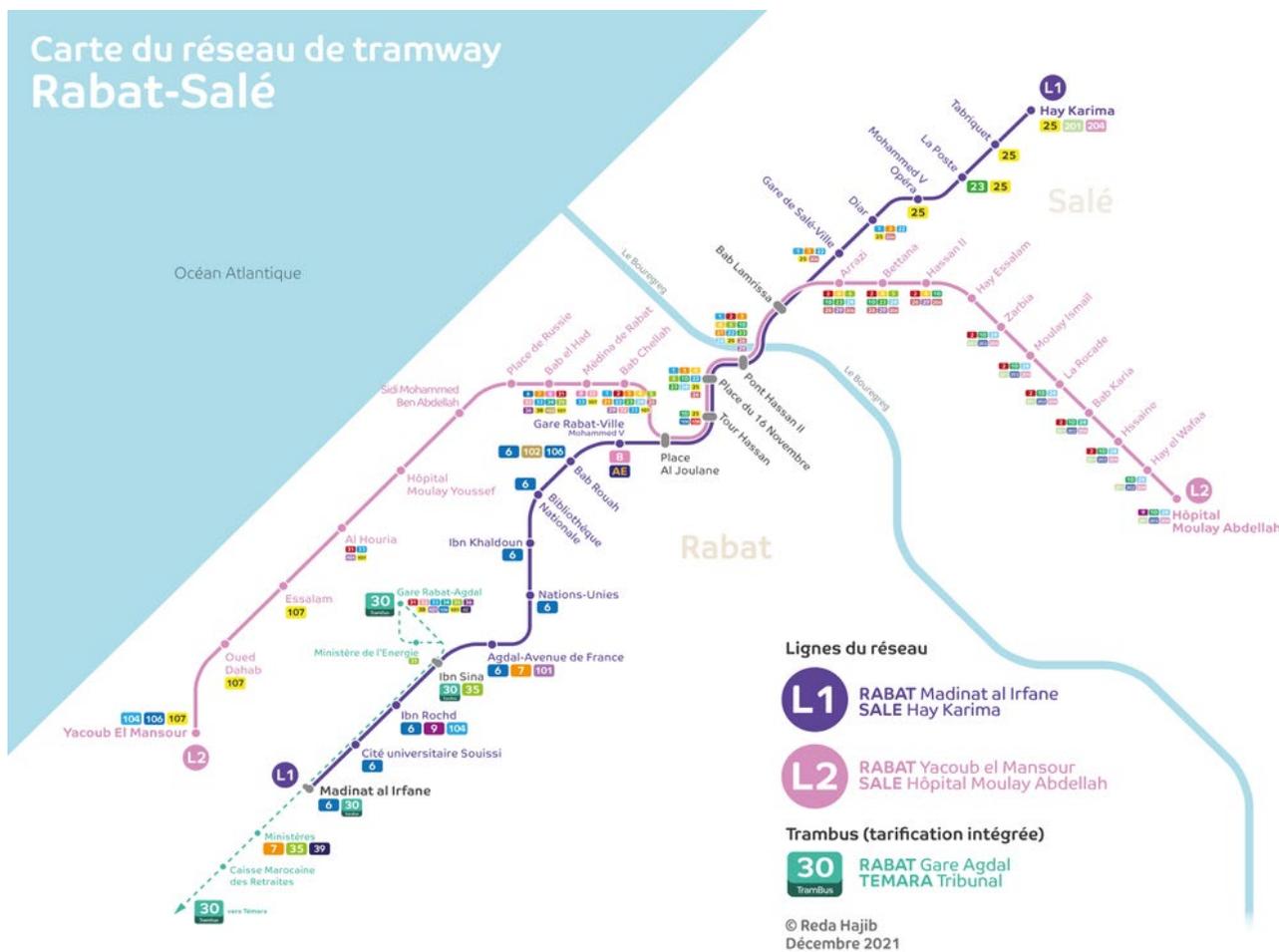
Plus encore, le tramway brise toutes les barrières d'ordre physique en offrant des conditions de transport humaines à des personnes à mobilité réduite. Cette catégorie de la population a été pour longtemps à l'écart des transports urbains en bus. Aussi, le tramway contribue à relever les obstacles psychologiques et financiers en permettant à des couches sociales d'accéder à des secteurs de la ville inaccessibles à la population à faible revenu. Relier en moins d'une heure un quartier comme Sidi Moumen à la corniche d'Ain Diab ou au quartier des facultés, en est un bel exemple d'intégration sociale par le tramway au niveau de l'aire métropolitaine de Casablanca. Et il en est de même au niveau de Rabat-Salé, où le tramway connecte une aire métropolitaine de plus de 1.5 million d'habitants (Fig.1). Avant l'arrivée du tramway, le franchissement du Bouregreg entre Rabat et Salé représentait, pendant des années, un défi insurmontable.

Transportant 150 000 passagers par jour au niveau de Rabat et plus de 200 000 voyageurs à Casablanca, le tramway est un véritable lieu de sociabilité. Il offre plus de rapports sociaux entre les usagers, ne serait-ce que le temps d'un trajet, mais aussi des conditions de voyage qui invitent à la lecture, à la contemplation des paysages, mais surtout, au rehaussement du civisme et du sens de l'appropriation collective.

Le Tramway représente un espace de mixité sociale par excellence. Il est emprunté par toutes les couches sociales (cadres supérieurs, salarié(e)s, ouvrier(e)s, étudiant(e)s, etc.). Si le transport urbain en bus a perdu depuis des années son intensité en mixité sociale et en genre, en revanche, le tramway exerce une attractivité chez les femmes qui représentent 56% des utilisateurs à Rabat, contre 44% à Casablanca.

Figure 1 :

Réseau du tramway de Rabat-Salé après les extensions desservant l'arrondissement de Yacoub Al Mansour à Rabat et les quartiers de Hay Moulay Ismail et Al Karia à Salé



Dès lors, l'arrivée du tramway représente une alternative pour la population dépourvue de choix et de moyens, pour pouvoir accéder aux différentes centralités urbaines de la capitale politique et administrative et sa consœur économique. Aussi, le tramway renforce le sentiment d'appartenance et les liens sociaux entre la population de la même ville.

Requalification et intégration

De par son itinéraire et la qualité du service qu'il offre, le tramway relie les différents secteurs de la ville et contribue directement au désenclavement des quartiers. Par cette liaison, le tramway assure une couture urbaine entre les différentes entités de la ville et rapproche les établissements humains et les territoires.

Par cette fonction de liaison des quartiers d'une agglomération, le tramway est un équipement métropolitain. Plutôt que de transformer la trame urbaine existante, ce mode de transport se greffe comme un élément fédérateur des différentes entités urbaines de l'agglomération.

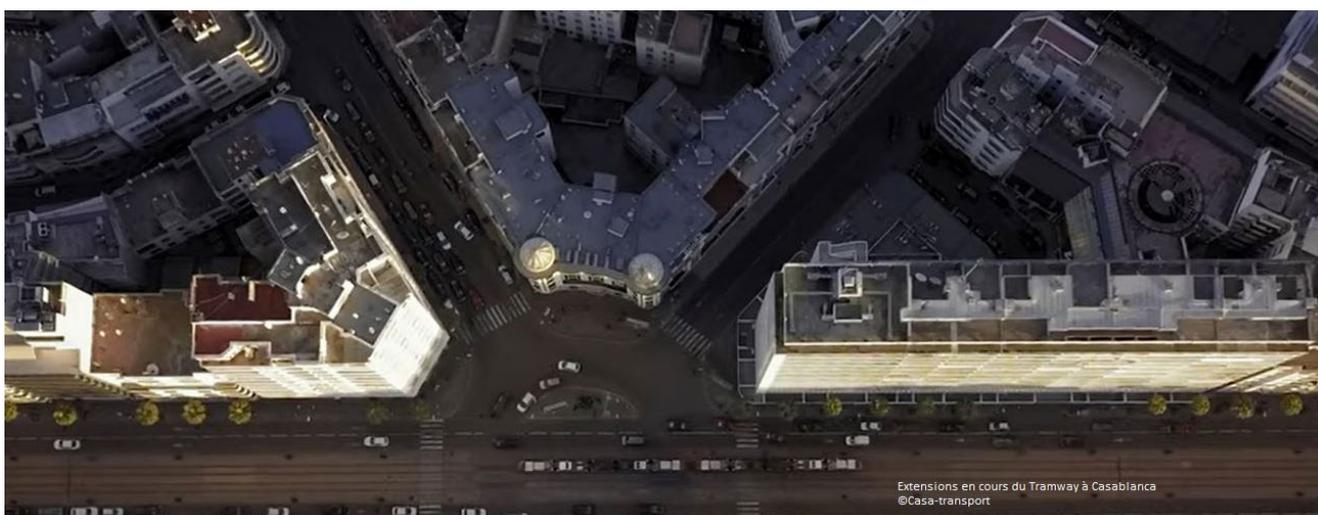
Le choix du tramway comme mode de transport urbain est une occasion pour la requalification urbaine. La réalisation du tramway est une opportunité pour la mise à niveau de la voirie et le renouvellement des réseaux souterrains (téléphone, internet, eau, éclairage public, assainissement). Ainsi, la programmation d'une ligne du tramway ou d'un BHNS peut devenir une aubaine pour réhabiliter les axes empruntés (embellissement, traitement et ravalement des façades, mise à niveau de la trame commerciale, trame paysagère, etc.).

Par ailleurs, le tramway offre l'opportunité de piétonniser des secteurs de la ville, et permettre à la ville de disposer d'espaces publics accessibles aux piétons¹. Ce qui n'est pas sans impact sur l'animation urbaine et l'infléchissement du taux des accidents. L'on note que le patrimoine bâti des centres villes de Rabat et de Casablanca a pu gagner en qualité et visibilité grâce à l'introduction du tramway. Longtemps impactés par la création de nouvelles centralités urbaines, les centres villes ont pris une nouvelle cure.

Il suffit de constater les villes qui, de par le monde, ont gagné le pari de l'intégration territoriale pour comprendre que cette reconquête s'appuie sur un transport collectif de masse efficient et performant favorisant la cohésion sociale et le rapprochement des établissements humains (Fig.2).

Figure 2 :

Extensions en cours du Tramway de Casablanca



Une gouvernance à réinventer

L'un des défis majeurs que doivent relever les pouvoirs publics à l'échelle centrale et/ou locale est l'investissement dans le secteur des transports en commun. Tout le monde s'accorde à dire que les grandes villes marocaines arrivent dans leur majorité à un point de rupture à cause de l'insuffisance chronique des investissements publics dans ce secteur stratégique.

Une insuffisance qui est la conséquence, à la fois des choix économiques des années 1980, des capacités financières des collectivités territoriales et de l'absence d'une vision pour un secteur aussi stratégique comme le transport urbain. Ce dernier a longtemps été

1. Le Tramway de Casablanca a pu créer 10 hectares de zones piétonnes (Société Casa-transport, 2015).

appréhendé à partir d'une vision techniciste. Alors que la conception de la mobilité urbaine s'alimentait de la compréhension du fonctionnement de la ville et de sa dynamique urbaine. Si la gestion en régie du transport urbain a fait son temps, les villes marocaines ont opté pour une gestion déléguée pour relever le déficit sur le plan de la couverture territoriale. Consacré par la loi de 2005 sur la gestion déléguée des services publics, le recours à des acteurs privés est depuis plus d'une décennie un choix stratégique dans la gestion des transports urbains.

Conscients des défis à relever, les pouvoirs publics ont amorcé depuis plus d'une décennie une réforme du secteur du transport assortie d'une stratégie nationale des déplacements urbains. Cette dernière concourt à la modernisation du transport urbain et à l'établissement d'un système de déplacements efficient, viable et durable.

Les principaux leviers portent sur la mise en place du fonds d'accompagnement des réformes du transport (FART), la consécration du plan de déplacement urbain (PDU) comme instrument de planification du transport des personnes et des marchandises à l'échelle des agglomérations ou du groupement intercommunal (Tableau 2), la mise en place des autorités organisatrices du transport urbain et des SDL chargées de la réalisation des infrastructures des transports urbains.

Tableau 2 :

Plans de Déplacements Urbains (PDU)

| VILLE | MAITRE D'OUVRAGE | RÉALISATION | DATE D'ADOPTION | ECHÉANCIER |
|------------|------------------|-----------------|-----------------|------------|
| Tanger | CU Tanger | Transitec/Team | SDCT(*) 2003 | 2015 |
| Casablanca | Casa-transport | IAU-idf | PDU 2007(*) | 2030 |
| Marrakech | CU Marrakech | Transitec/Team | PDU 2008 | 2020 |
| Rabat-Salé | EPCI AI assima | STRS | PMUD 2021(**) | 2030 |
| Agadir | EPCI | Agadir Mobilité | PDU 2016 | 2030 |
| Fès | CU Fès | Fès Mobilité | PDU 2014 | 2030 |

Source : Informations collectées par nos soins à partir des données existantes, MK, 2022

(*) Schéma Directeur de la circulation et des transports (***) Actualisé en 2015 ; (***) En cours d'actualisation.

Les acquis de cette réforme sont la mise en place de structures pour le portage stratégique (EPCI) et opérationnel (SDL)² du transport urbain au niveau des grandes agglomérations. Puis, le recours à des opérateurs professionnels privés³ dans le cadre d'une gestion déléguée d'une durée de 10 à 15 ans. D'où la mise en service de 74 km linéaires du réseau du tramway depuis 2011. Puis à l'horizon 2023-2024, il est prévu l'extension du tramway de 46 km et la réalisation des lignes du BHNS de 51 km⁴ linéaires (Fig.3).

2. Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et les Sociétés de Développement Local institués par les lois sur les collectivités territoriales.

3. Le groupe Alsa-Maroc est gestionnaire du transport urbain dans les villes de Marrakech depuis 1999, Agadir depuis 2012, Tanger depuis 2013, Khouribga depuis 2015, Rabat depuis 2019 et Casablanca depuis 2020.

4. D'un coût total de 26.8 milliards dhs à raison de 190 millions dhs/km pour le tramway et 80 millions dhs/km pour le BHNS.

Si les pouvoirs publics ont fait du transport urbain en site protégé la solution pour les grandes agglomérations, la demande en transports urbains dans les villes moyennes va crescendo avec le rythme d'urbanisation accéléré que connaissent ces systèmes urbains. Et, par conséquent, l'urgence d'un modèle de gouvernance performant du transport urbain à l'échelle des villes moyennes s'impose.

Tableau 3 :

Population des systèmes urbains marocains en 2014

| SYSTÈME URBAIN | POPULATION TOTALE | EN % | POPULATION URBAINE | EN % | TAUX D'URBANISATION |
|-----------------|-------------------|-------------|--------------------|-------------|---------------------|
| Beni-Mellal | 1 739 319 | 7.4% | 973 923 | 5.72% | 55.99% |
| Oujda-Nador | 1 882 769 | 8.01% | 1 371 046 | 8.05% | 72.82% |
| Agadir | 2 011 602 | 8.56% | 1 355 788 | 7.96% | 67.40% |
| Tanger-Tétouan | 2 319 922 | 9.87% | 1 866 292 | 10.96% | 80.46% |
| Marrakech | 2 405 151 | 10.23% | 1 256 364 | 7.38% | 52.24% |
| Fès-Meknès-Taza | 3 082 394 | 13.11% | 2 383 963 | 14.00% | 77.34% |
| Rabat-Salé | 3 493 767 | 14.86% | 2 794 263 | 16.41% | 79.98% |
| Casablanca | 6 571 335 | 27.96% | 5 028 104 | 29.52% | 76.52% |
| Total | 23 506 259 | 100% | 17 030 043 | 100% | 72.45% |

Source : HCP – RGPH 2014

Pour conclure, l'engouement que suscite l'introduction du STCSP (Tramway et/ou BHNS) au niveau des villes métropolitaines (Rabat, Casablanca, Marrakech, Agadir, Fès), renseigne sur les limites, aussi bien de capacité que de qualité des services, et la volonté affichée des pouvoirs publics à apporter des solutions durables à la problématique de la mobilité urbaine. Si de prime à bord le STCSP paraît comme étant le choix répondant à une forte demande en transports urbains et, donc, à l'intégration sociale et urbaine. En revanche, ce mode de transport est entouré de risques s'il n'est pas : (i) bâti sur un modèle viable captant les usagers de la voiture, (ii) pensé dans une vision qui tient compte de l'articulation entre le système de planification urbaine et le système de transport urbain, et (iii) inscrit dans un système intermodal et tarifaire intégrant les autres modes de transport urbain (Bus et transport du personnel des secteurs public et privé).

À propos de l'auteur, Mostafa Kheireddine

Mostafa Kheireddine est chercheur en développement urbain. Il est diplômé de l'Université de Montréal en urbanisme. Il est titulaire d'un doctorat d'État en Sciences économiques de l'Université Mohammed V de Rabat. Avant de rejoindre le Centre de Recherche en Urbanisme et Aménagement du territoire de l'INAU, M. Kheireddine a occupé plusieurs postes de responsabilité au sein du ministère de l'Urbanisme et de l'aménagement du territoire, et de l'Agence urbaine de Rabat. Mr Kheireddine est auteur de nombreux articles scientifiques et tribunes traitant des questions de la gouvernance urbaine, la métropolisation, le développement urbain, la mobilité urbaine, la gestion déléguée des services urbains.

À propos de Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains. [Read more](#)

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.

Policy Center for the New South

Building C, Suncity Complex, Al Bortokal Street, Hay Riad 10100 - Rabat

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

