

TRAMWAY ET SYSTEME DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'AGGLOMERATION DE RABAT

TOURIYA ZHIRI

Université de Rabat

L'entrée en activité du tramway dans l'agglomération de Rabat (2011) a correspondu à un moment où l'Etat et les villes de Rabat, Salé et Témara entamaient une action de rénovation du système de transport collectif de l'agglomération.

Cette action vise d'une part l'amélioration de l'efficacité des transports par tramway et par autobus, le rapprochement des deux systèmes et d'autre part la mise en place d'une nouvelle gouvernance fondée sur leur intégration à travers la distinction entre la fonction de patrimoine – investissement et celle de gestion – exploitation.

La mise à niveau du transport collectif de la capitale, autour de la centralité du tramway (2ème Partie) est en effet aujourd'hui une nécessité face à l'émergence des nouvelles dynamiques que connaît la conurbation qui d'une ville capitale est devenue une agglomération de 2 millions d'habitants et ce, dans le cadre d'une logique de diversification de ses fonctions (1ère Partie).

I^{ERE} PARTIE - RABAT : EVOLUTION D'UNE AGGLOMERATION ET OUVERTURE SUR DES DYNAMIQUES NOUVELLES

L'inauguration du tramway dans l'agglomération de Rabat Salé en mai 2011 est intervenue à la veille de deux événements majeurs survenus en 2012 et 2013 :

- En 2012, la ville de Rabat a fêté ses cent ans comme capitale du Maroc. Cette même année, elle a été inscrite sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO.
- En 2013, Rabat a abrité le quatrième congrès de la CGLU – (Cités et gouvernements locaux unis), sommet mondial des villes : un moment fort de partage des expériences réussies en matière de gestion des services liés aux espaces urbains.

Avant de devenir capitale en 1912, Rabat était, comme sa jumelle Salé, une ville introvertie, enfermée dans sa médina traditionnelle,

une ville délaissée. Depuis près de deux siècles, elle vivait une véritable stagnation, pour ne pas dire léthargie, et ce, au moment où le fait urbain au Maroc était surtout représenté par les villes de Fès et Marrakech, capitales historiquement traditionnelles du pays. L'établissement du protectorat va bouleverser cet ordre des choses. Le Maréchal Lyautey, premier résident du protectorat français, va prendre une décision majeure en créant un axe atlantique autour de Casablanca, Rabat et Kénitra. Rabat est alors devenue la capitale administrative du pays. Le pouvoir politique, très centralisé y est installé. Et cette grande centralisation du pouvoir s'est renforcée tout au long du XX^{ème} siècle, autant sous le protectorat que depuis l'indépendance politique du pays. Plus au sud de Rabat et à moins de 80 km, Casablanca a été consacrée, autour de son grand port naissant, capitale économique et industrielle du Maroc.

Ces changements ont eu des conséquences démographiques importantes et notamment été à l'origine d'un déplacement des populations du centre et du sud du pays vers l'Atlantique et d'une accélération de l'urbanisation dans cet axe Casablanca, Rabat, Kénitra, nourrie par la croissance démographique.

Ainsi, la conurbation regroupant Rabat, Salé et plus tard Témara, a connu, à côté de celle de Casablanca, une évolution démographique exponentielle. L'agglomération autour de Rabat est passée de 46.000 habitants en 1912 à 203.000 en 1952, quatre années avant l'indépendance, à 311.000 en 1960, à 918.000 en 1982, à 1.800.000 habitants en 2010. Et tout indique qu'avant la fin de la décennie actuelle, elle dépassera les deux millions d'habitants.

Durant toute cette période, le poids relatif de chacune des trois composantes de l'agglomération a beaucoup changé. En 1960, la population de Rabat représentait encore 74 % de celle de l'ensemble de l'agglomération, Salé, déjà 24 % et Témara, à peine 1 %. En 2010, ces parts avaient radicalement changé : Rabat ne représente plus que 34,4 %, Salé 48,3 % et Témara 17 %. Aujourd'hui, le nombre d'habitants à Rabat stagne et l'évolution démographique va dans le sens de la prééminence en nombre de Salé et même de Témara, mais aussi des nouvelles villes qui émergent autour de l'agglomération, Aïn Aouda et Tamesna au sud et Bouknadel au nord.

Tout ceci montre que la question des déplacements ne concerne pas la seule capitale, car plus de 60% des habitants de Salé et de Témara

se déplacent en journée vers Rabat. La question de la mobilité concerne l'agglomération dans la globalité.

La ville de Rabat améliore son attractivité en tant que ville et en tant que centre d'agglomération. A côté de sa fonction traditionnelle de capitale politique du pays, avec la diversification des activités et des sources de revenus qu'elle connaît, elle est en train de développer d'autres fonctions. Ses dynamiques démographique et économique ne sont plus dépendantes de sa seule activité administrative. Les nouvelles fonctions qui émergent sont celles :

- De ville de savoir. Rabat abrite en effet la principale université publique du pays et les plus grandes écoles d'ingénieurs. S'y sont installés très récemment une université internationale et des centres de recherche.
- De ville de la culture, avec la construction de la nouvelle bibliothèque nationale, d'un nouveau théâtre qui vient s'ajouter au théâtre Mohamed V et de nouveaux musées spécialisés ;
- De ville de l'environnement, reconnue mondialement en 2010 pour ses espaces verts, et qui s'ouvre de plus en plus grâce aux projets de l'agence Bou Regreg sur l'embouchure de ce fleuve qu'elle partage avec Salé et ses prolongements et demain sur le littoral ;
- De ville du tertiaire. Rabat est aujourd'hui la capitale de l'économie financière publique et, avec la technopole, un site de développement des nouvelles technologies. Rabat développe de ce fait une véritable complémentarité avec Casablanca, capitale économique du pays, complémentarité dont atteste la densité du trafic autoroutier et ferroviaire entre les deux villes.

Le développement de ces fonctions s'est traduit, ces dernières décennies par l'élargissement du phénomène urbain à la faveur de l'émergence du quartier moderne de Riad, mais aussi de quartiers populaires, Youssoufia et Yacoub el Mansour.

Salé et Témara, les deux autres villes de l'agglomération, qui longtemps n'ont été que villes dortoirs, ont elles-mêmes, avec le temps, commencé à attirer des activités industrielles : textile, agroalimentaire, industrie du bâtiment, ... S'y sont alors développés de grands quartiers d'abord populaires, mais qui ont progressivement commencé à attirer les couches moyennes. Ceci est

notamment caractéristique des zones du littoral de Témara où s'est développée une activité touristique qui a d'ailleurs des prolongements jusqu'à Casablanca en passant par Bouznika et Mohamédia.

Enfin, Rabat devient, en dehors de l'agglomération, une grande capitale régionale s'ouvrant sur les espaces de Zemmour et Zaer et surtout, dans l'avenir, à partir de Kénitra, au nord, sur le Gharb.

C'est dans le cadre de toute cette dynamique que se pose la question de la mobilité dans l'agglomération, et notamment les problématiques liées à la mise en place du tramway à partir de 2011, à côté du système de transport par autobus.

II^{EME} PARTIE - LE TRAMWAY AU CENTRE D'UN NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORT DANS L'AGGLOMERATION DE RABAT

Pour l'agglomération, le projet de développement des transports urbains doit répondre à trois impératifs :

1. Répondre aux besoins de déplacement de ses habitants et renforcer la cohésion sociale ;
2. Participer à l'amélioration de sa compétitivité économique ;
3. Etre un élément important de mise en place d'un développement durable.

1. LE CADRE DE NAISSANCE DU TRAMWAY RABAT – SALE

Le projet du tramway Rabat-Salé a pris appui sur plusieurs études plus ou moins anciennes, celle de Transroute de 1976 et des études menées en 1983 et 2003 sur la faisabilité des lignes de transport en commun en site propre dans l'agglomération de Rabat-Salé. C'est à partir des conclusions de ces études que l'opportunité de mise en place d'un système de tramway s'est confirmée dans l'esprit des décideurs publics. L'Etat, qui venait de créer une agence publique pour l'aménagement de la vallée du Bou Regreg en 2005, a mandaté celle-ci pour réaliser ce projet de tramway en partenariat avec les communes urbaines de Rabat et de Salé. Les travaux ont commencé en février 2007 et la mise en service réalisée en mai 2011, comme cela avait été prévu.

La réalisation du tramway de Rabat – Salé adhère à une stratégie globale de mise à niveau et de modernisation des transports publics

au sein de l'agglomération, avec un axe structurant des déplacements de masse représenté par le tramway et un maillage avec le réseau de bus qui dessert l'ensemble de l'agglomération. Des pôles de correspondance ont également été envisagés entre les deux modes de transport dans une logique de complémentarité entre tramway et autobus. Les conseils communaux des deux villes ont validé la première phase de 20 km pour répondre aux besoins de déplacement les plus critiques et notamment le franchissement du Bou Regreg. C'est ainsi que le tramway de Rabat – Salé a été un élément important qui a motivé la construction du nouveau pont Hassan II entre les deux villes.

En mai 2009, une filiale dédiée au projet de tramway a été créée. Son conseil d'administration est présidé par le Directeur général de l'Agence Bou Regreg avec la présence des représentants des ministères de l'intérieur et des finances et des présidents des deux communes. Cette filiale devait mener l'ensemble du projet de tramway au niveau de sa conception, de son financement, de sa réalisation et de son exploitation. Le mercredi 18 mai 2011, les deux premières lignes du tramway ont été inaugurées. Leur exploitation démarrera quelques jours plus tard.

GRAPHIQUE 1 : LE RESEAU DU TRAMWAY RABAT-SALE



Ligne 1 : Salé – Témara

Ligne 2 : Salé - Al Massira

Ligne 3 : Akkrach - Centre-ville Rabat (en projet)

Ligne 4 : Salé Al Jadida – Centre-ville Rabat par Al Fida (en projet)

Rapidement, le tramway Rabat – Salé est devenu un moyen de transport public incontournable, répondant à une demande de

mobilité entre les deux villes toujours croissante. Il a dépassé le seuil des 90.000 voyageurs jour. Le but est d’atteindre les 140.000, chiffre qui correspond à son seuil de rentabilité.

La fréquentation du tramway et le chiffre d’affaires de la Société du tramway Rabat-Salé STRS connaissent en effet une progression régulière, comme le retrace le tableau suivant :

TABLEAU 1 : FREQUENTATION DU TRAMWAY ET CHIFFRE D’AFFAIRES DE LA STRS

	2011 (1)	2012	2013	2014	2015
Nombre de passagers (en millions)	7,6	26,2	31,5	32,9	32,1
Chiffre d'affaires (en millions de Dhs)	43,7	108,2	123,8	127,1	127,3

(1) du 18 mai au 31 décembre

Source : STRS

Donc, progression régulière du taux de fréquentation du tramway depuis 2012, première année pleine, le nombre de voyageurs passant de 26,2 à 32, 1 millions entre 2012 et 2015 (la petite baisse, observée en 2015 n’inquiète pas la STRS : elle correspond à l’effet du Ramadan cette année-là, ce mois de moindre activité ayant été proche de la période des vacances d’été). Le chiffre d’affaires quant à lui a toujours progressé d’une année sur l’autre. Et la STRS prévoit la continuation de ces progressions de fréquentation du tramway et de son chiffre d’affaires, comme le montre le tableau suivant :

TABLEAU 2 : PERSPECTIVES D’AVENIR (SANS EXTENSION)

	2016	2017	2018
Nombre de passagers	33	35	38
Chiffre d'affaires	130	135	140

Source : STRS

Ainsi, en 2018, l’objectif des 140.000 voyageurs jour sera atteint. Les deux lignes du réseau du tramway actuellement en exploitation desservent les principaux pôles émetteurs et attracteurs d’activités dans l’agglomération : quartiers universitaire, des hôpitaux et des ministères et administrations à Rabat, centres des deux villes, les deux principales gares routières et ferroviaires et les grands espaces urbains, notamment du côté de Salé. Deux parkings relais

accompagnent, depuis 2014, au niveau de deux terminus de la ligne 1, l'offre globale de transport autour de deux lignes :

- L1, longue de 11,7 km entre Madimat el Irfan (centre universitaire à Rabat) et Hay Karima à Salé
- L2 qui relie sur 7,8 km, l'hôpital Moulay Youssef dans le quartier Akkari, au quartier Bettana à Salé.

Les deux lignes se rencontrent autour d'un tronc commun de trois km entre le pont Hassan II et la place El Joulane devant la grande cathédrale de Rabat.

Trente et une stations à quais latéraux, espacés de 500 m ont été équipées d'abris, d'écrans en moucharabié, de bancs et de panneaux signalétiques. Le tramway circule 16 heures par jour entre 6h et 22h. L'intervalle de passage à terme, les jours ouvrables, entre 7h et 20h est de 8mn et de 4mn sur le tronc commun. Il est de 20 mn sur les autres plages horaires.

On a construit par ailleurs un centre de maintenance du matériel roulant ainsi que l'administration de l'exploitation à Hay Karima à Salé.

Aujourd'hui, le matériel roulant est constitué de 19 véhicules de 65 m (deux rames couplés de 30 m) et de 6 rames de 32 m réversibles (la capacité par rame est de 250 voyageurs).

Le montage financier de l'investissement tramway est estimé à 3,7 milliards de dirhams avec une contribution du budget de l'Etat sous forme de crédit de 1,5 milliard de dirhams (soit 40% de l'enveloppe). Le reste est alimenté par un endettement extérieur provenant du mécanisme de réserve pays émergents – RPE pour le financement intégral du parc de matériel roulant Alstom (150 millions d'euros) et un crédit concessionnel mobilisé par l'AFD – (Agence Française de Développement pour le financier partiel de l'infrastructure du réseau (45 millions d'Euros). De même, la BEI, (Banque Européenne d'Investissement) est intervenue dans le financement pour 15 millions d'Euros.

La Société du Tramway Rabat – Salé a signé un contrat d'exploitation avec Transdev, filiale de la Caisse de Dépôt et de Consignation Française et quatrième opérateur privé de transport public au monde. Il s'agit d'un contrat d'exploitation pour une durée de six ans, à prix forfaitaire favorisant la réduction du coût global de

fonctionnement du réseau et le développement de l'attractivité du service.

La STRS est appelée à finaliser un plan d'extension du réseau, permettant son élargissement vers des zones à forte densité démographique et grandes émettrices et attractrices de déplacement. Il s'agit de prolonger la ligne 2 à la fois du côté de Rabat (2,5 km) afin de se rapprocher de la gare routière actuelle ce qui permettra d'augmenter le nombre de voyageurs de 15.000 voyages par jour et du côté de Salé où l'extension de la ligne (4 km) permettra de desservir des quartiers denses en population, Karia et Sala el Jadida et d'augmenter la fréquentation de 20.000 voyages jour.

L'extension de la ligne 1, de 1,7 km, se fera du côté de Rabat. Elle permettra de prolonger la ligne à partir du campus universitaire jusqu'à l'entrée du complexe administratif du ministère de l'intérieur dans le cœur de Hay Riad.

Ces travaux, à ce jour, n'ont pas encore démarré.

2. LE PROCESSUS DE RENOVATION DU SYSTEME DE TRANSPORT PAR AUTOBUS

Avant la mise en place du système de transport par tramway à Rabat, le transport collectif était assuré par un réseau d'autobus (en plus des petits taxis et des taxis blancs inter-villes). Le système de transport par autobus a toujours été défaillant et ses limites n'ont cessé de s'affirmer face à une urbanisation de plus en plus accélérée touchant l'ensemble de l'agglomération, Rabat et surtout Salé et Témara.

Ce système a connu, au niveau de sa gouvernance, trois expériences consécutives, toutes trois malheureuses. Elles ont rapidement révélé leurs faiblesses et leurs limites lesquelles ont entraîné des contraintes cumulatives qui ont finalement entravé l'évolution même du système de transport collectif au sein de l'agglomération. Les limites de ces expériences ont permis à l'Etat et aux villes de l'agglomération de prendre conscience de la nécessité d'une mise à niveau sérieuse du système de transport permettant d'une part le lancement du tramway et d'autre part la rénovation du transport par autobus.

- La première expérience, celle d'une Régie en situation de monopole a duré jusqu'aux années 1990. Elle s'est avérée incapable de répondre aux besoins grandissant de transport exigés par l'accélération de l'urbanisation de l'agglomération. Elle a perdu son monopole en 1990 et disparu en 2008, laissant derrière elle un passif social, fiscal et foncier important, et un parc obsolète. Ni l'Etat, ni les villes n'ont accompagné la régie pour l'aider à réduire son déficit.
- La deuxième expérience a duré de 1990 à 2008. Parallèlement à l'activité de la Régie, les villes avaient alors donné en concession à cinq sociétés la gestion des lignes d'autobus de l'agglomération. L'échec de l'expérience a été rapide : manque de cohérence, multiplication des conflits entre les sociétés concessionnaires et la Régie, non-respect des normes et de la réglementation sur les plans social, fiscal, environnemental, etc.
- La troisième expérience a été celle de la mise en place d'un système de gestion déléguée accordée par l'agglomération à l'entreprise multinationale Veolia qui a créé la société Stareo chargée du transport en commun dans l'ensemble de l'agglomération. Dix-huit mois après le lancement de cette expérience, Véolia a dû se retirer : elle accumulait des pertes abyssales et ne parvenait pas à s'adapter à un environnement spatial et social qui favorisait la concurrence des taxis blancs et du transport informel. Le retrait de Véolia (et donc l'échec de l'expérience de la gestion déléguée) s'est effectué de façon concomitante avec le lancement du tramway.

Face à ces contraintes, une action de rénovation institutionnelle a été mise en place, action qui tient compte pour la première fois d'un préalable : la reconnaissance par l'Etat du fait que le transport collectif est une activité forcément déficitaire qu'il lui faut subventionner. Ainsi Al Assima, entité nouvellement créée par l'autorité de tutelle, a repris Stareo et mis en place un plan de redressement permettant :

- 1- L'achat des sites d'exploitation à Salé et Témara, grâce à un prêt du Fonds communal (le coût du remboursement de la dette ainsi contractée est équivalent au loyer de ces sites autrefois payé par le précédent actionnaire) ;

- 2- La recapitalisation de Stareo grâce à un apport budgétaire conséquent de la part du ministère de l'intérieur par le biais du groupement d'agglomération ;
- 3- La mise en place d'un programme d'acquisition de nouveaux autobus permettant d'accroître l'offre de transport dans l'agglomération. L'objectif est de contrecarrer la concurrence illégale, de réduire le déficit de Stareo et d'améliorer sa rentabilité.

Malgré ces différentes mesures et sa municipalisation, le transport par autobus de Rabat Salé reste obsolète. Sa modernisation est pourtant nécessaire à son intégration au réseau de tramway et à la réussite du grand projet de restructuration du transport urbain conçu au niveau de l'ensemble de l'agglomération.

3. VERS L'INTEGRATION DES DEUX SYSTEMES TRAMWAY ET AUTOBUS ET LA MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE RENOVEE

L'entrée de Al Assima dans le capital de la STRS (à hauteur de 34%) n'est que le prélude à l'intégration des deux systèmes de transport, par tramway et par autobus. Cette intégration sera à la fois juridique et tarifaire (titre de transport commun). Son objectif : la création et la mise en place d'une complémentarité nécessaire entre les lignes de tramway et d'autobus pour l'amélioration de l'efficacité du système de transport.

La gouvernance nouvelle est fondée sur une dualité :

- L'existence d'un groupement d'agglomération – Al Assima, actionnaire principal dans STRS (tramway) et dans Stareo (autobus). Il peut s'associer éventuellement avec d'autres actionnaires privés dans les deux entités dans le cadre d'une société mixte ou « société de développement local » (selon la loi marocaine) ;
- Le transfert à une société privée de l'exercice d'exploitation (au forfait), c'est-à-dire sans qu'elle prenne de risque financier, comme c'est le cas aujourd'hui pour Transdev qui gère le tramway.

Cette formule de gouvernance répond à la distinction entre les fonctions de patrimoine et d'exploitation. Elle permet à l'Etat et à l'agglomération avec ses villes de prendre en charge les différentes phases de la mise en place du système de transport :

- Celui de l'investissement où l'Etat par le biais des ministères des finances et de l'intérieur intervient directement dans le financement et l'accompagnement de l'endettement ;
- Celui de l'exploitation où Al Assima prend des responsabilités de gestion (tarification notamment).

CONCLUSION

Le transport collectif urbain est un élément majeur du fonctionnement des villes. Il permet de créer une certaine cohérence dans les rapports des habitants à leur espace. Un espace de vie, c'est-à-dire un cadre d'habitat, de travail, de formation, de soins, de loisir, etc. Et, avec l'extension de cet espace, l'organisation de la mobilité, notamment par le transport collectif, devient une nécessité absolue.

Pendant plusieurs décennies, l'agglomération de Rabat (les trois villes et leurs environnements) vivaient un véritable marasme au niveau des déplacements de sa population. La progression démographique était à l'origine d'une urbanisation accélérée alors que le système de transport collectif, fondé sur le seul transport par autobus, devenant de plus en plus obsolète et dépassé.

Avec l'émergence du transport par tramway en 2011, il y a eu une véritable prise de conscience chez les responsables de l'Etat et des collectivités de la place centrale du transport dans les villes et a fortiori dans Rabat, capitale du pays. Cette prise de conscience a permis d'introduire un élément de modernisation du transport de l'agglomération de Rabat et a ouvert des perspectives d'intégration entre autobus et tramway permettant la mise en place d'une gouvernance cohérente de la mobilité organisée au sein de l'agglomération.

BIBLIOGRAPHIE

- Plan d'aménagement de Rabat-Salé*. Commune de Rabat, 2013.
- Plan de mobilité au sein de l'agglomération Rabat, Salé, Témara* (Ministère de l'Intérieur).
- Explosion urbaine et maîtrise de la croissance des grandes agglomérations marocaines : Le cas de la capitale*. Abdellatif FADLOULLAH, Université de Rabat, Maroc
- Bilan de l'action de l'Agence d'aménagement du Bou Regreg 2006-2012 et plan d'action 2013-2017*.

- Programme de transport des autobus dans l'agglomération de Rabat.* Staréo 2013.
- Rapport annuel 2015 de la société de Tramway* (Agence d'aménagement du Bou Regreg).