

Métropoles maghrébines et transports guidés sur rail: histoires contrastées mais convergentes

- Tunis, Alger, Casablanca -

Jean-François Troin
Professeur honoraire à l'Université de Tours

Paris IV, TLTE, 20 septembre 2014

Introduction

Les trois plus grandes villes du Maghreb - Tunis, Alger, Casablanca -, qui sont toutes des métropoles du continent africain, ont tardé à s'équiper de transports dits « lourds » principalement sur rails (métro, tramway), l'automobile privée, les taxis et les bus occupant le haut du pavé et le transport sur rail étant jugé pendant longtemps trop coûteux à installer.

Tunis a été la plus précoce (1985) en créant son « métro léger », Alger a mis en service son métro le 1^{er} novembre 2011, Casablanca a inauguré son tramway plus récemment le 12/12/2012.

Ces 3 villes ont connu une croissance très forte de leur population et une extension considérable de leurs tissus urbains dans les dernières décennies :

Tunis dans sa zone métropolitaine compte aujourd'hui 2,4 Mh, l'agglomération d'Alger atteindrait 5 à 6 Mh, le Grand Casablanca se situant aux environs de 4,5 Mh.

Les « formes urbaines » sont très différentes : Tunis est une sorte de croissant qui enserre le Lac de Tunis et des sebkhass (étangs d'eau salée dont la surface varie beaucoup selon les saisons) ; Alger est une agglomération étirée autour de sa baie et aujourd'hui émiettée en une multitude de noyaux sur 50 km de long - c'est aussi une ville-acropole avec de fortes pentes ; Casablanca est passée d'une auréole, jadis centrée sur son port, à un ruban urbanisé le long de l'Atlantique et englobant des villes voisines comme Mohammedia à 30 km. (400 000 hab.).

Ces différences dans la forme urbaine ont un impact direct sur la desserte en transports collectifs : tracés des lignes, longueur des axes à desservir, convergences nécessaires vers le noyau central.

Jusqu'à ces dernières années, l'empreinte automobile est restée dominante et les aménagements ont consisté avant tout à multiplier les voies routières : pénétrantes, rocades, autoroutes urbaines. Les bureaux d'études européens (pour la plupart français) ont encouragé cette tendance en vendant aux trois pays des recettes basées sur la priorité à l'automobile, recettes pourtant devenues obsolètes sur la rive nord de la Méditerranée. Ils portent donc une certaine responsabilité dans la saturation rapidement survenue de la voirie automobile.

De plus, transports et aménagement urbains sont restés longtemps déconnectés, les solutions apportées au système de transports ne prenant pas en compte les implantations nouvelles d'habitat ou d'activités. Et inversement, les espaces récemment construits ont la plupart du temps été réalisés sans intégrer une planification du transport public.

Tout ceci a conduit à des solutions de transport improvisées, relevant souvent du bricolage : développement de systèmes informels, privatisation des transports par bus pour prendre la relève du transport public défaillant.

La ville qui fut la première à réfléchir à un transport urbain guidé sur rail puis à le mettre en service, bien qu'elle soit la plus petite des 3 métropoles, est Tunis. Nous commencerons donc par elle.

1) Tunis, pionnière du « métro léger »

Un processus de décisions relativement rapide

Le système de transports préconisé prendra très vite le nom de « métro léger » (alors qu'il s'agit d'un tramway) pour diverses raisons :

- longueur des rames : convoi de 2 voitures pour 64 m. de long, un véritable « train en ville »
- inter-stations longues : autour de 700 mètres
- pour éviter le mot tramway considéré encore comme un gros mot qui fâche, le tram nouveau n'ayant pas encore acquis en 1974 ses lettres de noblesse
- parce que « métro » est plus gratifiant pour une ville-capitale.

Entre 1981 et 1985, d'incessantes modifications sont apportées aux tracés. Malgré tout, les travaux progressent et avec continuité un réseau tramway sera peu à peu mis en service. Un marché est signé avec Siemens en 1980 et la firme allemande disposera d'un véritable monopole sur le matériel, en fournissant 134 rames de 2 voitures - type Hanovre - (longueur 60 m.).

Des ouvertures progressives de 4 lignes

En 1985 est ouverte une ligne sud de 5,2 km qui amorce une desserte de l'hypercentre et dessert les quartiers populaires du Sud (Ben Arous).

En 1989, cette ligne est prolongée par une ligne nord de 9 km

En 1990, s'ajoute une ligne ouest de 9,5 km traversant des quartiers socialement assez homogènes de classes moyennes jusqu'à Den Den, après avoir contourné la médina par le Nord.

Et, **en 1990-1992**, une ligne nord-ouest de 10,5 km avec 2 branches vient compléter l'ensemble en direction des quartiers populaires du Nord-Ouest (Ettadhamen et Ibn Khaldoun).

On aboutit à un réseau de 35 km, mis en place rapidement et avec une réelle continuité, ayant pour objectifs de structurer la ville dans son développement spatial, de limiter la congestion automobile et de donner accès au centre-ville aux populations modestes des quartiers périphériques, jusque là tributaires d'un réseau de bus surchargé.

Effets constatés du métro léger

Les effets les plus directs enregistrés du métro léger sont tout d'abord un renforcement de la mobilité générale des tunisois, mais aussi une affirmation de la monosocialité du centre, devenu moins diversifié et plus modeste dans sa population, les riches ayant gagné la périphérie. Ensuite, du fait de l'hyper-

accessibilité du centre, une forte fréquentation par les classes populaires, ce que certains considèrent comme un déclassement du Centre-ville.

La réduction de l'accès automobile, appuyée par un plan de circulation très strict est allée dans le même sens : les classes aisées vont de plus en plus fréquenter les centres commerciaux de la périphérie, les promoteurs immobiliers vont se détourner des quartiers centraux, les artisans et petits commerces vont incriminer le métro léger qui fait baisser leurs affaires.

Un réseau en extension

L'extension du réseau se poursuit avec la même logique : celle de la desserte de populations captives et de grands équipements, notamment universitaires.

Une bretelle de 9 km se détachant de la ligne sud a été ouverte en 2008, desservant environ 120 000 habitants des classes populaires et moyennes jusqu'à El Mourouj.

Un prolongement de la ligne ouest de 5,2 km a été ouvert en 2009 jusqu'à Kherredine, desservant La Manouba et son campus universitaire appelé à accueillir 40 000 étudiants, université au cœur des révoltes tunisoises récentes, ainsi que des quartiers d'habitation.

Une liaison de 10 km vers les quartiers Nord (Ennasr I et II) est envisagée, plus étonnante celle là, car desservant des quartiers de classes moyennes assez motorisées.

Enfin, il est aussi question d'un embranchement au sud de la station Barcelone vers les Berges du Lac sud, sur 7,5 km.

On arrive ainsi à un réseau relativement maillé sur environ 50 km et 66 stations.

Ces extensions sont liées à une forte présence de l'Agence Française de Développement (AFD), placée sous la tutelle des ministères français de l'Économie, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

Elle a financé ainsi une bonne partie de l'agrandissement du réseau, la mise à niveau des lignes, l'amélioration de la gestion du réseau pour le compte de la STT (Société des Transports de Tunis appelée Transtu). Elle a aussi permis l'acquisition de 55 rames du tramway Citadis d'Alstom venues renforcer la flotte et mettre fin, pourrait-on dire, au monopole allemand de Siemens. Le coût total de l'opération de 325 M€ est ainsi réparti : AFD : 40 M€, BEI : 55 M€, Réserve pays émergents (Ministère des finances français) : 170 M€, État tunisien : 60 M€. On constate aisément qu'il y a là une opération de politique étrangère en faveur de la Tunisie, ancien protectorat français jusqu'en 1956, qui s'était quelque peu détournée en matière d'équipements depuis son indépendance de son ancienne « protectrice » en privilégiant le matériel allemand. Il s'agissait de reprendre la main.

Quelques enseignements à tirer du cas tunisois

Le cas du métro léger de Tunis méritait d'être traité en premier car il est assez unique au Maghreb et exemplaire. En effet, il se caractérise comme :

- le choix d'un transport lourd, avec de grosses stations proches de vraies « gares », un système ferroviaire de type métro, en plein cœur de la ville et occupant un large espace sur la voirie
- un projet phasé sur une courte période et évolutif, conservant la même logique

de desserte de quartiers à populations captives, d'accès au centre facilité, et de contraintes fortes imposées à la circulation automobile.

- une poursuite volontariste dans l'édification d'un réseau de tramways le plus étendu du Maghreb à ce jour. Certaines lignes traversent des zones non bâties qui seront appelées à se densifier.
- un cas relativement ancien (1985) permettant de disposer aujourd'hui d'un recul, notamment sur les effets du TC sur rails, plus de 25 ans après son introduction.

On peut aussi en tracer quelques limites :

La voiture particulière et son usage conservent un statut social important dans les populations tunisiennes et tunisoises. Le changement modal espéré ne se réalisera pas tout de suite ou du moins il ne le fera que faiblement. Il y a là un décalage avec les pays européens mais le temps devrait jouer en sa faveur.

Autrement dit, les évolutions constatées avant l'opération tramway peuvent se figer voire s'amplifier. Rappelons les premiers résultats dont nous disposons :

1977		1985	1998
TC :	68,4%	53,8	50
VP :	23	40,5	50
2 R Taxis :	8,6	6,2	non évalué à part.

Il n'en reste pas moins que le métro léger tunisois est un cas d'école, une forme de laboratoire des transports lourds guidés au Maghreb et qu'il démontre à l'évidence que les bonnes intentions en matière de transport public ne suffisent pas pour modifier rapidement les comportements des usagers.

2) Alger : des choix retardés puis accélérés combinant métro et tramway

Alger présente des particularités spatiales qui vont influencer sur les choix des modes de transport et sur les temporalités de ces choix :

- la ville est marquée par un fort relief, notamment le massif de la Bouzaréah, c'est une ville acropole, comme bien d'autres en Méditerranée à la différence de Tunis et Casablanca, villes plates,
- la ville est très étirée d'Ouest en Est, avec éclatement de l'hypercentre, développement de pôles secondaires éloignés et mitage intensif de la plaine de la Mitidja.

De gigantesques besoins en transports collectifs

Du fait de l'extension géographique de la ville et de son grossissement (la population de la ville et de sa périphérie a plus que doublé en 10 ans après l'indépendance), la mobilité s'est accrue fortement : on comptait 0,8 déplacement/personne/jour en 1972 et 2,05 en 2000. Depuis la déréglementation des transports intervenue en 1989 pour tenter de faciliter les déplacements, 3800 opérateurs privés étaient décomptés ce qui se traduisait par une totale anarchie.

Le nombre de voitures a été multiplié par 5 dans les 30 dernières années, favorisé par le bas coût de l'essence (20 centimes d'€ le litre) puisque nous sommes dans un pays pétrolier. Il n'est donc pas étonnant que les efforts d'infrastructures aient porté avant tout sur les aménagements routiers : rocade sud de la ville, pénétrantes vers le centre ville, trémies installées aux principaux carrefours, ce qui a encore accru les « bouchons » et provoqué une saturation de la circulation.

Il faudra attendre 2006 pour que soit relancé le projet de métro alors que les premières études techniques remontaient à 1982. Les causes de cette inaction sont diverses : 30 ans de crise économique du fait de la chute du prix du baril de pétrole, ressource quasi unique pour les caisses de l'État ; guerre civile qui fit des milliers de morts ; crises politiques à répétition ; controverses répétées sur les choix des modes de transport ; sérieux problèmes techniques liés à la géologie locale.

L'histoire mouvementée d'un métro « serpent de mer »

Un métro avait été envisagé sous la colonisation française dès 1928. Une étude de la RATP en 1959 préconisa également une ligne de métro. Vingt ans plus tard, SOFRETU filiale ingénierie et conseil de la RATP ancêtre du groupe SYSTRA, effectue une étude d'actualisation. En 1984 est créée EMA, Entreprise du Métro d'Alger, organisme public chargé de réaliser le métro, mais rien n'avance car les ressources du pétrole sont en berne.

En 1988 le marché de la construction de la première ligne est attribué à deux entreprises algériennes et le premier coup de pioche est donné en 1990. Quatre ans après on a réalisé un tronçon de 450 mètres : travaux difficiles et coûteux, le projet piétine.

En 2003, plus à l'aise financièrement, le gouvernement dote le projet de moyens plus adéquats, puis en 2006 EMA confie la réalisation à un groupement composé de Siemens Allemagne, Vinci France (génie civil) et CAF Espagne pour le matériel roulant. Le chantier va enfin avancer et 2008 verra arriver les premières rames.

En 2010, un conflit financier éclate entre EMA et le groupe Siemens Vinci, les constructeurs, qui entraîne un arrêt des travaux de plusieurs mois. Le conflit résolu, le métro est enfin inauguré par le président Bouteflika le 31 octobre 2011, la 1^{ère} ligne est mise en service le lendemain. Elle a coûté 300 M€. Les Algérois n'y croyaient plus et ils se ruent dans la liesse sur leur nouveau TC.

Une ligne 1 évolutive

Cette première ligne si attendue traverse le centre-ville d'Ouest en Est, parallèlement au littoral sur 9,5 km de Tafourah (la Grande Poste, édifice monumental d'Alger réalisé sous la colonisation) à Haï el Badr, seule station aérienne de la ligne qui en compte 10. La fréquence en pointe peut descendre à 3'.

L'exploitation est confiée à RATP El Djazaïr, filiale de la RATP installée en Algérie. Celle-ci a même importé le logo des stations de métro parisiennes dans les stations algéroises, logo qui est familier aux nombreux Algériens vivant ou

ayant vécu à Paris dit la communication officielle ! L'ambiance des stations est peut-on dire très parisienne.

Des extensions sont en cours ou programmées :

- une 1^{ère} de Tafourah Grande Poste à la Casbah (Place des Martyrs) sur 1,7 km. La mise en service est annoncée pour 2015 au plus tôt.
- une seconde, à l'Est, de Hai el Badr à el Harrach sur 4 km dont l'ouverture est proche (2013-2014).
- une autre branche est en travaux vers le Sud en direction de Aïn Naâdja (Gué de Constantine dans la dénomination coloniale) de même longueur mais avec seulement 2 stations...Terminaison prévue : 2018.

À plus long terme, le projet devrait aboutir ambitieusement à un réseau de 3 lignes sur 40 km et on avait avancé un aboutissement en 2020. On peut douter qu'il soit tenu.

Le métro d'Alger est conçu pour la longue distance, les stations sont espacées, il est destiné à relier la périphérie au centre en un temps de parcours bref. Il ne peut réaliser une desserte fine des quartiers. Par ailleurs, les Algérois se plaignent du coût du ticket équivalent à 0,50 € dans un pays où le salaire minimum mensuel est de 150 €. Aussi n'est-il pas étonnant que l'on ait cherché à le compléter par un autre système.

Le retour du tramway et ses péripéties

Dès 1898, un premier réseau de tramway avait été concédé à la Société des Tramways algériens, une filiale de Thomson Houston, une entreprise qui deviendra plus tard Alstom. Le tramway fonctionnera à Alger jusqu'en 1959.

La saturation automobile croissante entraînant une forte pollution, le coût élevé des chantiers du métro dont la durée apparaît excessive, la nécessité de desservir les banlieues populaires, notamment à l'Est où 80% des déplacements domicile travail se font vers le centre ville, vont faire apparaître le tramway comme un complément indispensable. Le tramway peut assurer une fonction de cabotage plus fine et rapprocher efficacement ces périphéries du cœur de la ville en permettant également des correspondances métro/tram. Ainsi, la première pierre du tramway est posée en juillet 2006 au moment où est relancé le métro.

Financée par l'État algérien, la ligne de tramway voit sa maîtrise d'ouvrage déléguée à EMA, tandis que le contrat de réalisation est remporté par un consortium composé d'Alstom pour le système de transport et d'un groupement Todini (Italie) et ETRHB Haddad (Algérie) pour le génie civil face à un autre consortium mené par Siemens qui échoue.

Le chantier sera long et l'inauguration initialement prévue pour 2009 sera reportée plusieurs fois jusqu'au 8 mai 2011. La durée sous-estimée des expropriations, le retard pris dans la déviation des réseaux (les plans fournis aux entreprises n'étaient pas fiables), la défaillance de l'entreprise italienne Todini, la livraison de rails défectueux, les difficultés dans le fonçage des pieux ne sont que quelques uns des obstacles rencontrés.

L'exploitation connaîtra elle aussi diverses péripéties. Initialement, le groupe français Keolis, issu de la SNCF, avait signé en avril 2009 un contrat

d'exploitation avant d'être évincé du marché suite à des différends juridico financiers. Puis, en mai 2012, le groupe RATP obtient l'exploitation et la maintenance des tramways pour l'ensemble de l'Algérie via une société dénommée SETRAM créée pour cela dans laquelle la RATP est actionnaire à 49%. Elle est associée à ETUSA (ÉTABLISSEMENT DE TRANSPORT URBAIN ET SUBURBAIN D'ALGER actionnaire à 36%, et à EMA (15%°), constituant ainsi une joint venture algéro-française sous forme d'un montage triangulaire.

Une longue première ligne axiale

Le premier tronçon mis en service concerne le suburbain : il va de Bordj el Kiffan à la cité Mokhtar Zerhouni en banlieue et transporte en un an 7 M de voyageurs. Il est prolongé en juin 2011 jusqu'à la station des Fusillés (correspondance métro) en centre ville. Un 3^{ème} tronçon est mis en service en avril 2014. Un dernier jusqu'à Dergana à l'Est devrait ouvrir en juin 2015. Il portera la ligne en phase finale à 23 km avec 38 stations, ce qui donnera des temps de parcours de bout en bout assez longs.

La ligne dessert l'Est algérois et de nombreux établissements scolaires et universitaires (EPAU, lycée du quartier des Bananiers, Université Houari Boumedienne (USTH), Cité Universitaire). Très utilisée elle est déjà saturée.

Cette ligne, colonne vertébrale du réseau tramway, devrait être complétée par une prolongation depuis les Fusillés sur 4,6 km en direction de Bir Mourad, amorçant une desserte du Sud, puis dans une seconde phase jusqu'à Draria, beaucoup plus loin en périphérie, mais avec la même stratégie de relier des banlieues au centre de la métropole et de répondre à l'étirement de la ville par un long axe de transport structurant, comme pour le métro.

L'avenir : un ambitieux programme métro/tram/ téléphérique/chemin de fer

Alger veut jouer la multi-modalité en développant un système métro/tram/ chemin de fer de banlieue, une sorte de RER. Le réseau ferroviaire récupérant les rares lignes existantes serait modernisé, électrifié et étendu par de nouvelles infrastructures. Il aurait pour mission de desservir la périphérie lointaine de Tipasa à l'Ouest à Tizi Ouzou à l'Est.

Pour le centre ville et la petite couronne, soit 3 M habitants, la combinaison métro/tram assurerait la desserte avec des points de connexion multimodaux.

Un système de téléphériques, bien adapté à une ville marquée par de fortes dénivellations existe déjà. La ville dispose ainsi de 4 lignes de téléphériques reliant la basse ville à des sites patrimoniaux : Mémorial du Martyr, Palais de la culture, Église ND d'Afrique. Trois autres axes sont projetés et un appel d'offres a été lancé. On notera que la mode téléphérique qui sévit en Europe a gagné l'Algérie, mais elle est ici particulièrement bien adaptée au relief de la ville en dépit des faibles capacités qu'offre ce moyen de transport.

L'extension des lignes actuelles créerait un maillage plus dense, assurerait une pénétration vers le Sud par un système de boucles et voudrait ainsi

contribuer à désengorger un tissu urbain englué dans la circulation automobile. Ce plan d'ensemble est envisagé à l'horizon 2025.

Il est remarquable que le tramway connaisse une importante progression dans l'ensemble de l'Algérie : 3 réseaux existent depuis peu à Alger, Oran et Constantine. Un chantier tramway devait ouvrir à Annaba en janvier 2014. Et pas moins de 15 villes veulent s'en doter. Une généralisation du tram serait donc en cours dans les agglomérations dépassant les 200 000 habitants. Le tram d'Alger a eu un effet d'entraînement. Le développement du tram devrait ainsi toucher Sidi bel abbés, Biskra, Ouargla, Sétif, Batna, des villes méridionales intérieures par un souci d'équilibrage des aménagements entre villes littorales et villes plus continentales. Le tramway serait ainsi un outil d'aménagement du territoire cherchant à réduire l'importante dissymétrie littoral/intérieur qui marque l'espace algérien.

On notera aussi que c'est l'entreprise Métro d'Alger (EMA) qui gère tous ces projets sur l'ensemble du territoire national dans un cadre étatique centralisé et qu'une usine de montage Alstom avec une intégration des fabrications annoncée à 80% doit être installée à Annaba dans l'Est algérien sur le site d'une usine qui fabriquait jadis des wagons de chemin de fer. Fin décembre 2013, il a été annoncé que SETRAM (RATP) assurerait l'exploitation de 12 réseaux de tramways en Algérie.

L'exemple algérien : un cas de rattrapage rapide lié à la manne des hydrocarbures

- Retards, hésitations puis accélération ont marqué les projets algérois. Le rattrapage est rapide ; il est lié à de meilleures conditions politiques et surtout économiques ; il se fait presque à marche forcée aujourd'hui.

- L'exemple algérien illustre un paradoxe : les relations politiques ont été difficiles entre ce pays et la France, depuis l'indépendance obtenue en 1962 après une longue guerre de libération. Or, il y a aujourd'hui une forme de mimétisme voire de dépendance, vis à vis des constructeurs et des gestionnaires français dans le domaine du transport collectif.

- Enfin, une originalité est à signaler : dans la pure tradition d'aménagement national de l'Algérie, le tramway est utilisé comme un moyen de réindustrialisation (usine d'Annaba), de rééquilibrage littoral/intérieur (choix des villes à tramway) et de gouvernance étatique (rôle d'EMA).

3) Casablanca : un tramway à la place d'un métro... qui « refait surface » avant de disparaître.

Une forme urbaine tiraillée

Casablanca, depuis son développement considérable sous le Protectorat français (1912) a toujours hésité entre deux directions dans son extension spatiale : d'abord « ville en auréole », centrée sur le port pendant la période coloniale, elle a connu après l'indépendance (1956) un étirement le long du littoral de l'Océan pour devenir une « ville ruban » incluant Mohammedia à 30 km au N.E. pour atteindre actuellement 4,5 Mh. Et l'on constate aujourd'hui

que l'on programme des axes radiaux de TC pour soulager les avenues « pénétrantes » vouées à l'automobile et totalement saturées.

Une autre particularité de Casablanca est d'être la tête d'une grande conurbation allant de Jorf Lasfar à Kénitra, constituant une région urbaine atlantique et englobant la capitale politique, Rabat, et d'autres cités satellites (Troin J.-F., 1987), un cas unique au Maghreb.

Casablanca est aussi caractérisée par de fortes ségrégations spatiales entre un Ouest riche et un Est pauvre, entre des classes moyennes en péricentre et un prolétariat en périphérie avec une ceinture de bidonvilles, entre un Est industriel et un Centre qui glisse vers l'Ouest plutôt réservé aux affaires (un CBD marocain). Essayer de mieux relier les quartiers en facilitant les déplacements, mais aussi en atténuant ces barrières est donc un véritable défi pour les autorités marocaines.

Tout résoudre par l'automobile ?

La priorité a longtemps été donnée aux aménagements routiers : autoroute urbaine arrivant de Rabat à l'Est, rocade autoroutière sud censée faire barrière à l'urbanisation et qui a été allègrement franchie par les poussées de nouveaux quartiers, trémies construites au croisement des radiales avec les boulevards de 1^{ère} ceinture...

En 1985, on supprime le monopole du transporteur public la RATC (Régie Autonome des Transports de Casablanca) qui exploitait les lignes de bus de plus en plus inefficaces et une privatisation partielle des transports urbains est instaurée : le réseau de bus éclate en 22 sociétés privées, mais les lignes ne sont pas modifiées alors qu'elles ne correspondent pas forcément à la demande, les nouveaux quartiers qui ont poussé ne sont pas desservis, les bus privés privilégient les lignes « juteuses » à gros trafic et délaissent les tronçons secondaires. Enfin, il n'y a pas de renouvellement de la flotte de bus vieillissante. De ce fait, les taxis officiels et clandestins prospèrent, drainant environ 1 M de voyageurs par jour et contribuant aux embouteillages monstres de la métropole.

Il devient évident que l'on va vers l'asphyxie.

Hésitations entre métro et ligne de RER

La qualité du transport public urbain se dégrade alors que, par contraste, les transports ferroviaires entre Rabat, capitale politique et Casablanca, capitale économique, sont excellents. Depuis mai 1984 des TNR (Trains navettes rapides) assurent des liaisons rapides entre les 2 villes en moins d'une heure (95 km.) avec aujourd'hui un départ toutes les 30' et un trafic annuel de 15 M de voyageurs (1/2 du trafic national) par des rames duplex confortables. Mais il s'agit là d'interurbain.

En 1989, on envisage une ligne de métro du Sud-Est de l'agglomération au centre ville, une sorte de long L de 15 km avec 17 stations (7 km en souterrain, 6 en aérien et 2 au sol). Cette ligne relierait Sidi Moumen au sud, quartier en plein développement accueillant les populations démunies avec de nombreux bidonvilles jusqu'aux alentours de la Mosquée Hassan II, l'édifice

géant symbole de la métropole, en construction depuis 1986 et qui sera achevé en 1993. À l'époque, le coût est estimé entre 5 et 9 MM de DH soit entre 500 et 900 M€ d'aujourd'hui. La pénétration dans le centre-ville est redoutée, le terminus est reporté au sud de la Mosquée. Les conflits sont nombreux mais surtout ce métro apparaît in finançable.

On essaie d'oublier le métro en évoquant un RER, directement inspiré du réseau parisien, c'est à dire reprenant les voies ferrées existantes et en y faisant circuler des trains à forte fréquence entre Mohammeda et l'aéroport Mohamed V. Cet aéroport a été relié par rail au centre ville de Casablanca par un système de navettes ferroviaires (El Bidaoui, Le Casablançais) solution assez rare dans les pays en voie de développement.

Sans travaux d'infrastructure massifs (et compliqués dans un tissu urbain devenu dense), il sera difficile d'assurer une réelle efficacité à ce RER. De fait, la fréquentation reste modeste, une fois les différentes liaisons mises en place, la densité des stations intra-urbaines reste faible et les rabattements avec les lignes de bus ne sont pas excellents. Le constat est clair : le RER ne pourra pas remplacer un métro.

Finalement, le tramway est décidé.

Le choix du tramway est donc décidé en 2008, le premier coup de pioche donné en avril 2009, le chantier de la plate-forme démarre en octobre 2010 et l'inauguration aura lieu au jour dit le 12/12/12 date choisie symboliquement... C'est la plus longue ligne de tramway du monde de cette longueur (31 km) construite en une seule étape, et aussi rapidement, dit-on avec fierté au Maroc. A-t-on voulu tenter de rattraper le temps perdu qui, selon le dicton, ne se rattrape jamais ?

Cette 1^{ère} ligne reprend des éléments du précédent projet de métro : elle part au S.E. du quartier populaire et déshérité de Sidi Moumen, lieu de provenance des auteurs de l'attentat terroriste meurtrier de Casablanca en mai 2003 et dessert le centre ville. Elle se divise en 2 branches, l'une vers la côte où elle aboutit au secteur des plages d'Aïn Diab, une zone de loisirs très fréquentée des Casablançais, l'autre plus courte vers le Sud desservant des pôles universitaires et notamment le campus de Hay el Qods à son terminus et des quartiers socialement très diversifiés (Bachko, Californie, Sidi Maarouf). C'est une ligne très longue totalisant 31 km, 48 stations et dotée d'un vaste centre de maintenance sur 7 ha à Sidi Moumen.

Une forte implication française

Les relations politiques et commerciales entre la France et le Maroc ont toujours été plus faciles, plus cordiales, qu'entre la France et l'Algérie. Ceci explique en partie qu'après de nombreuses missions de part et d'autre, l'implication française dans le tramway casablançais ait été forte : le projet de 600 M€ bénéficie d'un prêt de 160 M€ pour le matériel roulant dont le marché est « accordé » à Alstom. Par ailleurs, RATP Dev détient 40% du capital de Casa Tram la société exploitante et est responsable de l'exploitation et de la

maintenance pour 5 ans après avoir assuré la formation du personnel (plus de 600 emplois créés).

Ainsi seront livrées 37 rames doubles du tram Citadis, longues de 65 m. emportant 600 passagers et pouvant assurer jusqu'à 250 000 voyageurs transportés par jour. On est plus proche du métro léger que du tramway mais les besoins en déplacements, on l'a vu, sont énormes.

L'originalité du projet casablancais est d'avoir accompagné le projet Transport d'une opération de restauration des immeubles Art Déco du centre ville et de réaménagement urbanistique de places et d'artères, ce qui n'est pas le cas à Alger ou Tunis.

Premiers résultats, premiers effets

Le tramway casablancais s'avère un succès : en novembre 2013 on atteignait 92 000 voyageurs/jour. 20 millions de voyageurs au total l'ont utilisé dans l'année 2013. On voudrait atteindre 150 000 voy/jour mais on atteindra alors une limite, celle des fréquences qu'on ne pourra plus guère renforcer (on est déjà à 5' aux heures de pointe).

Le tram est surchargé aux heures de pointe et cela peut lui nuire. Ce tram rouge, qui émet un son de clochette, a été surnommé avec humour par les Casablancais le « guereb », c'est à dire le porteur d'eau tel qu'on le voit sur la place Jma Ifna à Marrakech, une alliance de tradition et de modernité.

Les habitants des quartiers pauvres de l'Est peuvent se rendre à la mer au terminus d'Aïn Diab qui leur était jusque là pratiquement interdit du fait de la distance et du coût du déplacement. Ceci a quelque peu provoqué la crainte des quartiers bourgeois voisins du littoral mais à ce jour les choses semblent bien se passer. En même temps, on constate un début de réattractivité commerciale du centre-ville qui était quelque peu à l'abandon ces dernières années (vieilles boutiques « coloniales » déclassées, passages commerciaux à l'abandon). Le « lifting » des façades Art Déco des immeubles du centre (en particulier Avenue Mohamed V) a contribué à rendre ce noyau datant du Protectorat bien plus attrayant.

La réduction de la voirie automobile imposée par le site propre du tramway a, par contre, accru les engorgements de la circulation (notamment Avenue Hassan II, axe de prestige fortement encombré aujourd'hui). L'indiscipline des taxis urbains, effectuant du slalom, s'arrêtant en double file, est particulièrement visible et contribue à ces énormes bouchons.

Les chiffres de fréquentation sont bons. Les Casablancais ont adopté leur tramway. Mais il ne suffira pas à résoudre les gros problèmes de déplacement dans la métropole.

Et l'on reparle du métro que l'on finit par abandonner

Depuis 2012, le métro est à nouveau envisagé sous forme d'une ligne reliant le quartier Moulay Rachid au Sud Est, zone d'habitat modeste à l'hypercentre au Nord Ouest. Longue elle aussi de 15 km., cette ligne passe par la 1^{ère} ceinture des boulevards, très utilisée par les flux automobiles contournant le centre et dans des zones de populations denses et d'activités nombreuses. Offrant 2 points de

croisement avec la ligne 1 du tramway, elle aurait une capacité de 400 000 voyageurs/jour.

Ce métro aérien, (serait-il entièrement en viaduc ?) est en tous cas un aménagement coûteux, évalué à 800 M€ et prévu pour entrer en service en 2018.

On note ici aussi un souci de rattrapage en accélérant les réalisations lourdes.

Il est en effet nécessaire de compenser une saturation excessive du tramway, déjà très utilisé en créant un transport en site propre plus capacitair. Mais il va poser des problèmes d'insertion dans un tissu urbain qui s'est densifié et rempli, à la différence des années 1980 où des espaces libres étaient encore disponibles.

Retournement de situation, devant les coûts et les difficultés d'insertion ; **la ligne de métro aérien est abandonnée par le Conseil de la ville le 30 juin 2014 et remplacée par 4 nouvelles lignes de tramway.**

L'avenir : mailler le réseau, raisonner à l'échelle de la « région urbaine »

Pour l'avenir, Casa Tramway table sur un réseau à terme (sans date précisée) de 157 km mêlant le RER sur 63 km de Mohammedia à l'aéroport Mohamed V, les lignes de tramway T1 réalisée, T2, T3 et T4 à construire sur 80 km au total. Le but est de mailler par un réseau de TCSP l'espace urbain continu de la ville en répondant aux 2 besoins majeurs de déplacement : **longitudinaux** d'Est en Ouest et **radiaux** du Sud au Nord, reprenant en cela les grands axes de développement de la ville en « ruban » (Est Ouest) et en auréole (du Sud Ouest au Sud Est).

Mais au delà de ce tissu urbain « rapproché », on souhaite raisonner à l'échelle d'un Très Grand Casablanca allant de Mohammedia à l'aéroport Mohamed V.

Le rail, peu sollicité jusqu'ici, deviendrait l'élément organisateur de l'agglomération étendue après des décennies de laissez-faire routier. Utopie ou volonté politique (suivie d'effets) d'un aménagement spatial dirigé ? L'avenir le dira.

Casablanca illustre bien les problèmes de transport communs aux métropoles maghrébines

- une asphyxie par la circulation automobile du fait d'attermoiements et d'hésitations sur le type de transport lourd à installer alors que les villes explosent spatialement et numériquement.
- une prise de conscience tardive des dangers de cette saturation pour des villes qui aspirent à être des métropoles mondiales avec pour résultante une accélération des projets et réalisations de TC.
- un manque de gouvernance efficace pour décider de façon plus directive des priorités d'aménagement en transports
- une déconnexion entre projets de transports et développement des espaces urbanisés. Autrement dit, aucune association des politiques des transports et des politiques d'urbanisme.

Conclusion générale : convergences et spécificités

Des traits communs caractérisent ces trois métropoles :

- des choix tardifs pour des TC sur rails capacitaires (sauf à Tunis),

- le rôle des bureaux d'études occidentaux proposant des solutions routières dépassées, alors que la motorisation des ménages par développement des classes moyennes continuait à croître et donc à engorger davantage les artères urbaines.
- la recherche d'une image actuelle de modernité via l'adoption de ces nouveaux modes de transports guidés, mais avec 3 risques :
 - une rapide saturation des TC sur rails car peu de lignes existent pour le moment,
 - une clientèle longue à conquérir car très attachée à la voiture et souvent éloignée des zones desservies en TC.

Ainsi la résistance des classes aisées motorisées au métro ou au tram est évidente, estimant de ce fait que ces moyens de transport sont destinés aux pauvres.

- un renforcement de la congestion automobile urbaine par réduction de l'espace réservé aux voitures, camions et deux roues, s'ajoutant à une certaine indiscipline des conducteurs, du fait de leurs contraintes fortes dans leurs horaires de travail
- enfin, un problème général de gouvernance. L'institution d'AOT distinctes des exploitants serait nécessaire, la réduction du nombre d'intervenants officiels dans la décision serait un progrès, les conflits entre autorités administratives (collectivités territoriales) seraient à réduire.

Il existe cependant des particularités à chaque ville qui présentent ainsi 3 cas bien différents :

- **Tunis** par son réseau étoffé apparaît en avance sur ses voisines, mais l'incertitude politique actuelle risque de retarder la continuation des aménagements qui ont été programmés. Il faut souhaiter une reprise des extensions, mais on est certainement dans une **période de « pause »**.
- **Alger**, du fait d'un État national riche, grâce aux hydrocarbures, peut se permettre pour le moment un développement plus rapide des métros et tramways, mais la conjoncture peut évoluer. On est ici cependant dans une **période de « rattrapage »**.
- **Casablanca** a été handicapée par des décisions tardives en matière de transports par manque de gouvernance urbaine homogène. Elle recherche une image forte de modernité, inspirée de l'Europe toute proche, comme le prouve aussi son projet TGV. Le tramway est un grand succès, mais la saturation menace à courte échéance. Casablanca devrait entamer une **« période de complémentarité et de maillage »**.