



COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION DE L'ÉTUDE DE CAS :

« LA MOBILITÉ URBAINE DANS L'AGGLOMERATION DE TANGER : EVOLUTIONS ET PERSPECTIVES »

5 novembre 2009,
Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de Tanger

Plan Bleu

Centre d'Activités Régionales

Sophia Antipolis
Novembre 2009

COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION DE L'ETUDE DE CAS « LA MOBILITE URBAINE DANS L'AGGLOMERATION DE TANGER : EVOLUTIONS ET PERSPECTIVES »

5 novembre 2009, Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de Tanger

L'étude de cas a été réalisée par MM. Fathallah DEBBI, architecte urbaniste (Rabat), et Julien LE TELLIER, Plan Bleu (Marseille). Les principaux enseignements de l'étude, ainsi que les objectifs, les échelles spatiales et temporelles de l'analyse, les sources de données et les méthodes, ont été présentés le jeudi 5 novembre 2009 à l'occasion de l'atelier organisé par le Plan Bleu en partenariat avec le Département de l'Environnement et de l'Observatoire National de l'Environnement du Maroc (ONEM, Rabat). L'atelier s'est déroulé à la Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de Tanger (CCIS Tanger).

Le déroulement de l'atelier et la participation

L'atelier a été organisé par Julien LE TELLIER, en collaboration avec Mme Aziza BENNANI, Point Focal du Plan Bleu au Maroc, et M. Lhoussaine KHIDOUR, représentant du Département de l'Environnement à Tanger. Etant donnée la participation de Mme BENNANI à la 16^{ème} réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Marrakech, 3-5 novembre 2009), le Point Focal était représentée à Tanger par Mme Hafsa LAKHLIFI, Mme Drissia MOUSTABCHIR, M. Mokhtar BEGDOURI et M. Rachid EL MOUAOUINE.

Les débats ont été animés par M. Sylvain HOUPIN (Plan Bleu).

Les principaux acteurs institutionnels locaux compétents sur les questions de planification territoriale et des transports étaient représentés à l'atelier de Tanger :

- Commune : MM. Noureddine BADRAOUI, Secrétaire général, Mohamed ARHIHOU, Ingénieur chef de la division technique, et Abdeljabbour SAHRAOUI, Ingénieur.
- Wilaya : M. Mohamed BAKHAT, Chef du Service Transport.
- Province de Fahs Anjra : M. Mohamed BOUZHINI, Service économique.
- Représentants locaux du Secrétariat d'Etat à l'Eau et à l'Environnement : M. Lhoussaine KHIDOUR, Mme Najab SERRAJ, Administrateur, et Mme Bouchra TADLAOUI, Ingénieur d'Etat.
- Inspection régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace (IRHUAE) : MM. Khalil ESSAMAHA, architecte, et Kamal AMLOUK, Ingénieur d'Etat.
- Agence urbaine : Mme Amal GUENDAR, Ingénieur d'Etat.
- Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) : M. Imad Iddine SRIFI, responsable de la planification territoriale.
- Al Omrane Boughaz : M. Mohamed JALLAL, responsable de la ville nouvelle de Chrafat.
- Université Abdelmalek Essaadi : M. Hassan TAHIRI, Enseignant chercheur.

En outre, au niveau central, la Division des Déplacements Urbains et des Transports / Direction de la Planification et de l'Equipement (DPE) / Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL / Ministère de l'Intérieur - Rabat) était représentée par Mme Leila BEN EL MOSTAFA, Chef du Service de la Circulation et de la Voirie.

L'atelier a été ouvert par un mot d'accueil de M. Mohamed Bachir MAHDI, Directeur de la CCIS de Tanger, et par M. Lhoussaine KHIDOUR qui a rappelé les grandes lignes des TDR de l'étude.

M. Sylvain HOUPIN a présenté le programme « Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée » : problématique, objectifs, méthodes, partenaires et espaces de valorisation.

Dans un exposé introductif, MM. Fathallah DEBBI et Julien LE TELLIER ont précisé que l'objet de l'étude n'était bien entendu pas de se substituer à la connaissance fine du territoire des acteurs locaux : il ne s'agit pas de formuler des recommandations, mais de mener une consultation qui tente de dépasser les approches sectorielles pour mettre en cohérence des thématiques transversales et pour susciter un débat entre les « gestionnaires du territoire ».

Cette consultation réalisée dans des délais courts par un binôme d'experts n'avait pas vocation à produire de la donnée à partir d'investigations de terrain ; il s'agissait de collecter les documents existants et disponibles pour en proposer une synthèse problématisée autour des articulations entre aménagement urbain et transports et de leurs évolutions.

Exposé de M. Fathallah DEBBI

Le premier chapitre de l'étude correspond à un diagnostic territorial réalisé à l'échelle de la péninsule tingitane : région Tanger-Tétouan. La situation géostratégique de cette région est doublée d'une position périphérique dans l'armature urbaine nationale : Tanger est la ville-port(e) du Maroc, mais en retrait par rapport à l'axe urbain du littoral atlantique qui s'étend de Casablanca à Kénitra. La situation stratégique est en cours de valorisation à travers des grands projets de développement d'envergure nationale témoignant de l'ouverture du Maroc sur le bassin méditerranéen et, plus largement, d'une dynamique d'intégration à l'économie mondialisée. Après plusieurs décennies de marginalisation, Tanger est aujourd'hui une ville en mouvement et cosmopolite, locomotive du développement dans un territoire en pleine recomposition.

A l'échelle de la région Tanger-Tétouan, l'analyse des données démographiques montrent :

- La dichotomie entre les communes littorales et l'intérieur de la péninsule.
- L'armature urbaine déséquilibrée comprenant deux doublets urbains (Tanger-Tétouan et Larache-Ksar El Kébir) et des centres satellites des grandes villes capitales régionales, avec la prépondérance du pôle tangérois.
- La forte urbanisation de la façade orientale de la péninsule (vocation touristique, processus de *balnéarisation*), dynamisme que ne connaissent pas les communes rurales du littoral atlantique de la région. La protection / valorisation du littoral implique le développement de l'intérieur de la région pour éviter une littoralisation excessive.

Plusieurs caractéristiques essentielles du contexte tangérois ont été rappelées :

Le transit des Marocains Résidant à l'Etranger (MRE) pendant l'été, avec un effet de saisonnalité sur les déplacements. Tanger Med aura une capacité de 50 000 passagers par jour en période estivale : c'est trois fois la capacité actuelle du port de Tanger.

Le transport international de marchandises, avec la délocalisation des flux entrants et sortants des camions TIR, du port Tanger Ville au nouveau complexe portuaire Tanger Med, ce qui atténuera la congestion de la circulation dans l'agglomération.

L'essor industriel : Tanger est le deuxième pôle industriel du Maroc. La progression des emplois et des investissements industriels est supérieure à la moyenne nationale : entre 1998 et 2005, les investissements industriels dans la région ont progressé au rythme moyen de 13,27 % par an : c'est trois fois le rythme relevé au niveau national (3,9 %).

La relance du tourisme, avec d'importants investissements, même si Tanger demeure davantage une ville de passage que de séjour.

La reconversion du port de Tanger dans les activités de plaisance pour porter la capacité d'accueil des croisiéristes à dix fois le flux actuel, ainsi que le maintien du port de pêche à Tanger.

Pour ce qui concerne les trois composantes du développement durable, on retiendra :

- Le dynamisme économique et la complémentarité entre les villes de Tanger et Tétouan, avec des créations d'emplois et des flux migratoires soutenus en raison du dynamisme.
- Les questions sociales marquées par l'analphabétisme et par des difficultés d'accès à l'emploi, alors que l'agglomération tangéroise est attractive pour les flux migratoires en provenance de l'arrière pays et d'autres régions du Maroc. A la différence de Casablanca, il n'y a pas de tradition industrielle à Tanger : quelle compatibilité entre les emplois créés et le profil de la main d'œuvre peu ou pas qualifiée.
- La question de l'environnement : dans une région en pleine recomposition, *il ne faudrait pas sacrifier l'environnement sur l'autel de la croissance*. Le phénomène de littoralisation est amplifié par le projet Tanger Med (PTM) et par les infrastructures qui l'accompagnent, ce qui représente de fortes pressions sur un littoral fragile à préserver.

La topographie accidentée de Tanger : avec une morphologie urbaine fortement hétérogène, les ruptures de pente offrent des avantages (perspective paysagère, transition entre des tissus urbains contrastés), mais la topographie pose des problèmes : accessibilité, coût des infrastructures.

Plusieurs caractéristiques sont présentées à propos de la configuration de l'agglomération :

- D'importants écarts de densité entre les différents types de quartier.
- Dispersion des principales zones industrielles aux « portes » de la ville ; les sites industriels sont greffés sur les routes de Rabat et de Tétouan, ainsi qu'au port.
- L'émergence de centralités secondaires, notamment autour des places commerçantes comme le quartier Casabarata, ce qui nuance la forte attractivité du centre-ville.
- Le foncier, sa raréfaction et sa faible immatriculation (héritages de l'histoire), avec de nombreux cas de contentieux portés devant les tribunaux compétents, demeurent un obstacle à la maîtrise de l'urbanisation. Comment intégrer les projets ayant fait l'objet de dérogations aux règlements d'urbanisme, alors que des espaces retenus comme urbanisables dans les documents de planification n'ont pas encore été valorisés ?

M. Fathallah DEBBI a insisté sur le thème du logement. La réalisation de deux études en quatre années par l'IRHUAE montre l'importance de cette question dans une agglomération où la promotion immobilière privée connaît une accélération du rythme de production, alors que persiste l'inadéquation entre l'offre (pourtant excédentaire) et la demande de logement : cohabitation, location et habitat insalubre régulent le marché du logement. Le phénomène de « parc (neuf) vide » est plus important que dans les autres villes marocaines : on l'explique par une forte spéculation, voire par le blanchiment d'argent, ainsi que par des difficultés de commercialisation des logements qui ne correspondent pas aux aspirations de la plupart des ménages.

Par ailleurs, les itinéraires résidentiels des ménages ont variés et, dans la grande majorité des cas, ils ne procèdent pas d'interventions publiques. Enfin, diverses formes d'insalubrité persistent malgré l'amélioration des conditions d'occupation des logements. L'habitat non réglementaire représente 30 % du parc de logements, jusqu'à 45 % si on tient compte des quartiers restructurés. Dans les quartiers non réglementaires, on observe la densification et la surélévation du bâti sur un parcellaire qui n'y est pas préparé¹ : risques en cas d'inondations et de séismes par exemple.

Le projet de ville nouvelle de Chrafate, censée accompagner la création du port Tanger Med et la zone franche industrielle dédiée au complexe automobile du constructeur Renault² a été présenté dans ses grandes lignes. L'objectif est de répondre à la demande de logements en lien avec le PTM. La ville nouvelle sera située à une vingtaine de kilomètres du centre de Tanger et au carrefour d'axes de communication : nouvelles autoroutes et voies ferrées. L'aménagement est confié à Al Omrane Chrafate, filiale d'Al Omrane Al Boughaz : 1 300 ha pour 30 000 logements (environ 150 000 habitants), avec 280 ha de zone industrielle. Pendant les premières années au moins, la ville nouvelle sera dépendante de Tanger vis-à-vis des équipements, des services et des emplois : quid de l'offre de transports qui permettra de relier la ville nouvelle au réseau existant. Face au manque d'anticipation sur les mouvements pendulaires entre Tanger et la ville nouvelle, il y a lieu de prévoir des moyens de déplacements adaptés pour faire face à une demande nouvelle ; il en va de l'intégration de la ville nouvelle dans son environnement régional.

Sur les aspects de gouvernance urbaine et de *leadership* dans la coordination des actions publiques et dans la conduite du développement territorial, quatre points sont mis en exergue :

- TMSA n'a pas de responsabilité en matière d'urbanisme, mais c'est l'opérateur qui supervise l'aménagement de la zone spéciale de développement Tanger Med.
- Les collectivités locales ont de nombreuses responsabilités au regard de la Charte communale, mais elles souffrent d'un déficit d'ingénierie technique et financière. Les compétences et les moyens des institutions locales devraient être renforcés pour accompagner les changements en cours.
- L'agence urbaine assure la gestion technique (et non pas politique) de l'urbanisme.
- La Division Urbanisme de la wilaya est toujours opérationnelle : c'est un héritage de l'époque où l'urbanisme relevait du Ministère de l'Intérieur.

Un commentaire est apporté sur le plan de développement urbain adopté en 2009 et supervisé par la wilaya : il s'agit d'un document de programmation d'investissements et non de planification. Ces investissements contribueront à la mise à niveau équipementière de la ville, mais ce type de programmation serait plus pertinent s'il s'inscrivait dans une recherche de cohérence entre les différents secteurs du développement urbain.

In fine, la région dispose de nombreux atouts : offre logistique intégrée, potentiel touristique en cours de valorisation, base industrielle en extension, volonté des pouvoirs publics. Mais, les trois activités principales dépendent de la conjoncture extérieure : trafic portuaire, industrie, tourisme. La spécialisation industrielle dans les branches exportatrices entraîne une dépendance vis-à-vis des marchés extérieurs : qu'en sera-t-il avec la fin des avantages fiscaux prévue pour 2015 ?

Enfin, de nouveaux défis sont posés aux pouvoirs publics :

- Quelle compatibilité entre le positionnement industriel et la vocation touristique ?

¹ La mise en place des infrastructures (voirie, assainissement) encourage la construction et la surélévation.

² Projet d'usine Renault : 4 000 emplois attendus, 170 000 véhicules par an en 2012. A terme, ce sont 400 000 véhicules par an et 24 000 emplois qui sont programmés (en tenant compte des sous-traitants).

- L'enclavement de l'aéroport Ibn Batouta - Tanger Boukhalef relance la question de la création d'un nouvel aéroport international à la croisée des chemins entre Tanger, Tétouan et Tanger Med. Le cas échéant, il faudra anticiper sur la réservation des emprises foncières nécessaires à la concrétisation de ce projet, ainsi que sur l'accessibilité du nouvel aéroport : connexion avec les réseaux de transport urbain et périurbain.
- Il en est de même pour les emprises foncières nécessaires à la création du terminal de la liaison fixe entre les deux rives du Détroit de Gibraltar. Il y a un problème juridique : la non-réalisation de la liaison fixe dans les dix années qui ont suivi l'approbation du SDAU de 1997-98 dans lequel elle était programmée empêche sa reconduction.
- L'intégration de la future ligne et de la gare TGV, la reconversion du port de Tanger.
- Comment récupérer une partie des plus values foncières générées par la réalisation des infrastructures dans un territoire autrefois compétemment enclavé ?

Enfin, des enjeux de consolidation du développement régional sont posés en termes de besoins de logements, d'équipements et de services dans les villes de Tanger et Tétouan déjà confrontées à des déficits importants dans ces secteurs. Préparer les villes pour recevoir un afflux de population attirée par l'emploi nécessite d'améliorer l'accessibilité au logement et aux services de base. Ainsi, la mise à niveau des services urbains est à considérer comme un impératif économique pour les entreprises et comme un enjeu social pour les habitants.

Exposé de M. Julien LE TELLIER

L'accessibilité de Tanger est bonne à partir de tous les modes et de nouvelles voies de communication sont créées dans le cadre du PTM : autoroutes, voies express, connexion ferroviaire de 45 km. Au sein de l'agglomération tangéroise, le réseau routier est radioconcentrique : les flux convergent Place de la Ligue arabe à proximité de la gare routière. La programmation de nouvelles rocades et de voies de contournement devrait pallier le manque de liaisons transversales entre les principaux axes. Ainsi, la volonté politique est suivie d'investissements publics importants. Toutefois, des problèmes persistent : discontinuité de la voirie secondaire et de desserte des quartiers périphériques (pentes, sinuosité, chaussées dégradées, largeur insuffisante), difficile accessibilité des quartiers non réglementaires, liaisons inter-quartiers inadaptées au trafic (étroitesse, pente), manque de connexions inter-quartiers, conflits entre les circulations motorisée et piétonne. En outre, la congestion de la circulation est accentuée par l'augmentation des déplacements VP.

La gouvernance des transports urbains présente un dispositif institutionnel et organisationnel complexe. En vertu de la Charte communale, la municipalité est responsable de l'organisation des transports urbains, de la circulation et de la signalisation routière. La tutelle de la wilaya est forte, avec des interventions directes, par exemple pour la gestion des taxis : agréments, permis de confiance. L'existence d'une commission locale des transports, de la circulation et du stationnement facilite la concertation entre les principales institutions locales : elle pourrait ouvrir la voie à la création d'une autorité organisatrice des transports. Le diagnostic établi montre un manque de continuité des interventions publiques. Par exemple, le schéma directeur de la circulation et des transports (SDCT 2003) a fait l'objet d'une appropriation tardive et d'une mise en œuvre partielle, «à retardement», avec des réalisations allant à l'encontre des recommandations prescrites. La *logique-projet* et au coup par coup domine encore, alors qu'il y a lieu de concevoir une politique des transports à l'échelle de l'agglomération : les diverses initiatives sont à fusionner dans une stratégie et dans une approche multimodale des déplacements. Aussi, l'approche par l'offre est à compléter d'une part, par la gestion de la demande et d'autre part, par une meilleure utilisation de l'existant pour définir une stratégie intégrée, globale et multimodale des transports.

L'offre en transport collectif est diversifiée mais davantage concurrentielle que complémentaire :

- Le concessionnaire Autasa des services de transports urbains par autobus dispose d'une flotte de véhicules digne d'une ville moyenne, alors que Tanger est une capitale régionale : 76 autobus en 2009, 1 véhicule pour plus de 10 000 habitants. Le partenariat public privé se traduit certes par une amélioration des services, mais l'offre Autasa demeure insuffisante pour satisfaire la demande : une part importante revient aux autres modes qui pallient ces insuffisances. Même si Autasa a amélioré la lisibilité de son offre (plan du réseau, abribus), la rentabilité de l'opérateur progresse plus vite que la qualité de son offre : taux de remplissage et chiffre d'affaires en progrès depuis 2001. L'offre autobus présente de nombreuses contraintes pour les usagers : longueur excessive des lignes (15 km en moyenne), trajets longs avec des détours, allers - retours dissociés, distances inter-arrêts élevées. Finalement, l'autobus ne colle pas aux besoins, tandis que les taxis collectifs rapprochent, plus rapidement que l'autobus, les quartiers périphériques du centre-ville et des zones d'emploi ; le transport artisanal est plus compétitif.
- La primauté du transport urbain revient aux grands taxis collectifs dont les lignes urbaines complètent efficacement le réseau d'autobus. Il y a des formes de concurrence : le réseau d'autobus est superposé à celui des grands taxis plus rapides, plus adaptés à la voirie étroite et aux milieux accidentés, souvent plus pratiques et pas plus chers. En réponse aux déficiences des services de transport par autobus, il y a eu une forte augmentation du nombre de taxis à la fin des années 90 et au début des années 2000. Mais privilégier « l'option taxi », c'est indirectement choisir d'augmenter le nombre d'agrément et de véhicules à mesure que les besoins augmentent : l'offre en taxi est déjà inférieure à la demande en périodes estivale et de pointe. Or les taxis causent des atteintes à l'environnement urbain. Correspondant à environ 5 % du parc automobile de la ville, ils représentent entre le quart et la moitié du trafic selon les heures de la journée et contribuent d'autant à la congestion de la circulation. En outre, les véhicules diesel usés sont fortement émetteurs de particules fines : la Mercedes Diesel 240 de plus de vingt ans d'âge ne répond pas aux standards des transports modernes et « propres ». Conscientes de cet état de fait, les autorités locales développent actuellement une logique de *containment* des attributions d'agrément. Mais la gestion des taxis est difficile à réformer car elle présente une convergence d'intérêts : emplois directs et indirects, revenus et rentes pour les propriétaires et locataires d'agrément, recettes pour les collectivités locales, services de transport en commun. Alors qu'à la moindre annonce de réformes, la réaction des taxis se manifeste par des grèves pouvant bloquer l'économie nationale et son centre névralgique, Casablanca, comment faire accepter aux chauffeurs un rôle de rabatteur vers des transports de masse et en site propre ?
- L'expansion du transport de personnel d'entreprise renvoie à des initiatives récentes et efficaces. Entre 2003 et 2009, le nombre d'opérateurs (entreprises spécialisées et micro-opérateurs) a évolué de 78 à 160, avec un parc de véhicules passant de 294 à 883, soit onze fois plus de places offertes en six ans et des capacités de transport désormais équivalentes à celles des taxis. Cet essor s'explique par la nécessité d'apporter des réponses à des besoins en augmentation et aux préoccupations des industriels.

La question de la compatibilité entre potentialités de « transport de masse » et réalité du « dimensionnement de la voirie » a été soulevée : opportunités et limites pour les transports en site propre à haut niveau de service. Sur le Boulevard Pasteur, principale artère du centre-ville, il sera très difficile de mettre en place des couloirs de bus sans interdire la circulation des VP.

Face aux diverses limites financières, urbanistiques et techniques pour la réalisation de transports de masse, il y a lieu de plaider pour un système de transport intégré et diversifié n'excluant pas les véhicules légers en tant que rabatteur vers les lignes de transport de masse. Cela reviendrait à explorer les avantages des taxis et du transport spécialisé qui permettent une desserte fine des quartiers d'habitat et des secteurs accidentés. Un des défis aujourd'hui posé aux pouvoirs publics consiste à mettre en place des mécanismes incitatifs pour le renouvellement de la flotte des taxis (comme cela a été fait pour les louages en Tunisie ou pour les taxis du Caire).

Les modes doux apparaissent comme le parent pauvre de la planification des transports, alors que la MAP reste dominante : plus de 50 % des déplacements TM. La MAP est notamment pratiquée par les écoliers et les collégiens, ce qui pose la question de la sécurité des cheminements piétonniers. Plusieurs problèmes sont identifiés pour les cheminements piétonniers : mauvais état des trottoirs, discontinuités, passages étroits, encombrement ponctuel (terrasses des cafés, chantiers, marchands ambulants), manque de trottoirs dans les quartiers périphériques, traversées piétonnes peu sécurisées, rares rues piétonnes, comportement des automobilistes peu respectueux des piétons. Il existe à Tanger plusieurs zones à fortes densités piétonnes : centre-ville, quartiers non conçus pour les déplacements motorisés et d'habitat non réglementaire, abords des principaux équipements (enseignement, administration), places commerçantes, zones de tourisme et de loisir. En outre, les deux roues sont très peu utilisés à Tanger pour plusieurs raisons : contraintes topographiques, climat pluvieux, habitudes sociales. Néanmoins, les flux internes aux arrondissements étant importants par rapport aux flux de transit et d'échanges, il y a des potentialités à exploiter pour l'usage des modes doux sur des courtes distances.

A propos de la répartition modale des déplacements, l'approche est forcément approximative en l'absence de solides enquêtes ménages. En 2002, le SDCT avait diagnostiqué la faible part du bus concurrencé par les taxis, ainsi que la part importante des VP : plus de 50% des déplacements motorisés. L'estimation pour l'année 2008 montre l'augmentation de la part modale du bus (taux de remplissage en progrès, nouvelles lignes, nouveaux bus), la baisse de la part des taxis (contingentement des attributions d'agrément et amélioration de la part des autres modes, notamment du transport de personnel d'entreprises) et, enfin, la part majoritaire des VP : 58 % des déplacements motorisés et les trois quarts du trafic. Si l'équipement automobile des ménages est encore faible (environ 100 véhicules pour 1 000 habitants), il présente une importante marge de progression avec une augmentation moyenne annuelle du parc automobile de l'ordre de 4,5 %.

A propos du stationnement, le stationnement payant sur voirie a été mis en place fin 2001 (gestion par une entreprise privée). Il n'existe pas de parc de stationnement en ouvrage géré par les pouvoirs publics. Par contre, il y a de plus en plus de parkings privés (autorisation de la municipalité) et on observe la multiplication des parcs de stationnement sur des terrains vagues, ce qui nuit à l'image de marque de Tanger. Le stationnement interdit peut être pénalisé par des mises en fourrière : si la « peur du sabot » est efficace, le stationnement gênant reste important et il y a des formes de « coulage » pour éviter les circulations parasites. *In fine*, l'offre de stationnement reste faible et en inadéquation avec la demande : l'offre est faible au centre-ville, alors que la demande y est forte. Cependant, renforcer la capacité de stationnement dans les espaces centraux ne serait qu'une solution transitionnelle pouvant même être perçue comme un encouragement à la VP. Une autre option consisterait à dynamiser l'offre TC, en prévoyant des parcs relais au niveau des principaux terminus et des plateformes d'échange en périphérie.

Sur le plan des impacts environnementaux, plusieurs facteurs de la dégradation de la qualité de l'air sont imputables au secteur des transports : croissance du parc automobile, parc de véhicules en partie vétuste et diésélisé, congestion de la circulation routière, insuffisances en matière de contrôle technique des véhicules et de planification des aménagements urbains et de la circulation. Plusieurs études réalisées pour le Département de l'Environnement montrent des corrélations significatives entre la pollution de l'air et les effets sur la santé : mortalité prématurée, maladies respiratoires (asthme et bronchite chronique). La situation est particulièrement critique dans les zones à forte concentration de trafic et aux abords des zones industrielles.

S'il existe un indice de la qualité de l'air *Atmo Maroc* calculé à partir des principaux polluants, avec des seuils d'information et d'alerte du public, il n'y a pas encore de valeur limite d'émissions de particules et de CO pour les nouveaux véhicules, ce qui pose question au regard de l'implantation du constructeur automobile Renault dans la région Tanger-Tétouan. En 2009, le Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement a lancé des cadastres des émissions atmosphériques dans les villes de Tanger et Tétouan. Les études sont confiées au BET Phénixa qui collabore avec les services de la météorologie nationale et avec des experts internationaux. Les trois principaux objectifs sont les suivants : établir un état des lieux de la pollution atmosphérique et de ses origines (inventaire), prévoir l'évolution de cette pollution à moyen terme (analyse prospective, modélisation), proposer des plans d'actions et des mesures de réduction de la pollution atmosphérique. Ces cadastres sont pensés comme des outils d'aide à la décision devant favoriser la concertation avec l'administration centrale, les collectivités locales et les industriels pour adopter une stratégie de mise en œuvre desdits plan d'actions.

Plus largement, en l'absence de solides (et coûteux) dispositifs de mesures de la pollution atmosphérique (une seule station de mesures actuellement à Tanger, ce qui est évidemment insuffisant), il conviendrait de centraliser les informations disponibles sur l'exploitation des différents modes de transport au sein d'une structure de type observatoire : kilométrages parcourus, nombre d'usagers, consommations de carburant, etc. Les données rassemblées permettraient d'établir des calculs pour reconstituer les données manquantes, obtenir des ordres de grandeur et estimer les émissions de polluants imputables au secteur des transports.

Le débat

Le débat a été ouvert par une intervention de Mme Leila BEN EL MOSTAFA, Chef du Service de la Circulation et de la Voirie, Division des Déplacements Urbains et des Transports, Direction de la Planification et de l'Équipement, Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL / Ministère de l'Intérieur - Rabat). Au Maroc en général et à Tanger en particulier, l'urbanisation progresse à un rythme rapide, avec un foisonnement d'initiatives portées par le pouvoir central et par les acteurs locaux mais aussi des risques de dégradation de l'environnement face à la rapidité des changements. Dans ce contexte, il est nécessaire de mettre en place des instances de concertation avec des visions transversales dépassant les approches sectorielles.

Il est important de souligner la dynamique actuelle dans le domaine des transports urbains qui relève de la responsabilité des collectivités locales. Pendant longtemps, le secteur des transports urbains a été délaissé, alors qu'il a des impacts directs et indirects sur l'économie. Le lancement de nombreuses initiatives témoignent d'une prise de conscience et d'une implication de l'Etat aux côtés des collectivités territoriales : lancement de PDU dans une quinzaine de villes (mais pas à Tanger), projets de tramway à Rabat et à Casablanca, concessions des lignes urbaines d'autobus à des opérateurs internationaux spécialisés dans des grandes villes, autorités organisatrices des transports à Casablanca et bientôt à Rabat. Face aux dysfonctionnements majeurs du secteur, se dessinent des recommandations nouvelles et une stratégie marocaine des transports urbains.

Une des questions majeures réside dans la planification des transports et de son articulation avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire, un point sur lequel Tanger a été avant-gardiste avec la réalisation dès 2003 d'un schéma directeur de la circulation et des transports. Or on constate que les recommandations du SDCT n'ont pas été mises en œuvre ou très partiellement. Comment l'expliquer : orientations non réalistes ou non-appropriation par les pouvoirs publics locaux ? Ce schéma directeur nécessite-t-il des actualisations ?

En écho à cette intervention, M. Mohamed ARHIHOU (Commune de Tanger) a apporté des éléments de réponse pragmatiques qui mettent en évidence un défaut de continuité de l'action publique dans le traitement du dossier SDCT 2003. Le projet de schéma directeur des transports a été initié en 1998, les études ont démarré en juin 2001 (diagnostic en 2002) et les documents ont été remis par Transitec en septembre 2003. Mais, le dossier n'a été ressorti qu'en 2005-2006 à l'occasion de la candidature de Tanger à l'exposition internationale de 2012. Le SDCT a été réalisé avec professionnalisme, de manière réaliste en tenant compte du contexte de l'agglomération, et avec des concepts définis aux horizons 2007 et 2015. Or le programme de développement urbain arrêté en 2009 va permettre de réaliser ce qui était prévu pour 2007, tout en sachant que certaines réalisations sont allées à l'encontre de ce qui était recommandé. Il n'y a donc pas besoin d'actualisation, mais il est nécessaire de rattraper le retard par rapport à ce qui était recommandé.

Par ailleurs, M. ARHIHOU a estimé que le transport de personnel d'entreprises avait été sous-évalué dans la présentation de la répartition modale (marge d'erreur). Effectivement, la répartition modale a été approchée à partir d'observations du trafic, mais il aurait été utile de compléter cette approche en tenant compte du nombre de personnes qui travaillent dans les zones industrielles. De plus, l'étude a fait l'impasse sur la question du transport mixte (personnes et marchandises, itinéraires *sonkiers*, transport suburbain) dont les pratiques informelles prennent de plus en plus d'ampleur : problèmes relatifs à la congestion de la circulation, au stationnement intempestif et à la circulation routière. Pour Julien LE TELLIER, en raison des nombreux informels qui s'adonnent au transport mixte, n'y aurait-il pas lieu de tenter d'intégrer ces opérateurs dans le système de transport, *en usant de la carotte et du bâton* pour une mise à niveau : mesures incitatives et encouragements pour le renouvellement du parc et pour l'organisation de ce mode de transport, pénalisation des opérateurs récalcitrants ?

Une remarque de Mme Hafsa LAKHLIFI (Département de l'Environnement) préconise aussi une démarche intégratrice à l'égard des taxis collectifs qui font preuve de souplesse pour s'adapter à la demande, notamment dans les secteurs difficiles d'accès, et qui répondent à des besoins non satisfaits par les autres opérateurs. Les taxis collectifs ont une réelle utilité, malgré les nuisances à l'environnement urbain.

M. Hassan TAHIRI, enseignant chercheur, a formulé des critiques sur la cartographie et sur la fiabilité des sources de données exploitées pour l'étude³, ce à quoi les experts ont répondu que le diagnostic a été établi uniquement à partir des documents disponibles et à partir d'entretiens menés avec les acteurs locaux et nationaux compétents en matière de planification territoriale et des transports. Une question a également été posée sur les facteurs explicatifs des 50 % des déplacements effectués à pied. Les éléments de réponse fournis à cette question sont d'une part, les courtes distances des déplacements, notamment pour les écoliers, et d'autre part, le coût que représente le transport pour les populations défavorisées : il n'y a pas d'intégration tarifaire, or un même déplacement peut obliger l'usage de plusieurs modes ou de plusieurs lignes.

³ Par exemple, les données du RGPH 2004 ne permettent pas de tenir compte des évolutions récentes.

M. Kamal AMLOUK (IRHUAÉ) a demandé des précisions sur la complémentarité entre les deux parties de l'étude. En réponse, il a été précisé que les missions à Rabat et à Tanger ont été conjointement menées par les deux experts : ils ont rencontré ensemble les acteurs institutionnels et les opérateurs. Les sources ont été partagées. La note méthodologique a été établie à partir des échanges et des réunions de travail. Le rapport final ne juxtapose pas deux parties distinctes, mais il a été structuré de manière à bien mettre en évidence les articulations entre les deux composantes de l'étude. L'exercice de rédaction a également été mutualisé.

En conclusion, MM. Fathallah DEBBI et Julien LE TELLIER sont revenus sur la pertinence de l'échelle régionale pour tenir compte du nouveau bassin d'emploi en formation dans la zone spéciale de développement Tanger Med : nouvelles zones d'emploi, nouveaux bassins résidentiels (villes nouvelles), et donc nouveaux flux sur lesquels il apparaît nécessaire d'anticiper. Il est donc urgent d'améliorer l'accessibilité locale et les services de proximité, de faciliter les liaisons entre les différents pôles du territoire régional, d'anticiper sur les déplacements vers les nouvelles centralités à travers la définition d'un système de transport collectif à cette échelle élargie. Avec la création de nouveaux emplois à et autour de Tanger Med, mais pour une main d'œuvre localisée d'abord à Tanger, la problématique des déplacements à l'échelle de la péninsule tingitane pose un enjeu central qui consiste à relier les zones résidentielles aux nouveaux bassins d'emplois.

Le défi de Tanger Med est posé en termes d'intégration du projet dans la région, en diffusant les effets du développement sur l'ensemble du territoire. Avec 60 000 à 200 000 emplois attendus, la question du logement et du transport est cruciale. Même si deux villes nouvelles sont programmées : *où vont habiter les gens qui travailleront dans les nouvelles zones d'emploi et où vont travailler les gens qui habiteront dans les villes nouvelles ?*

M. Sylvain Houpin a conclu sur la nécessité, compte tenu de la rapidité des transformations actuelles, de distinguer la gestion des temps courts et la planification territoriale sur des durées plus longues, tout en retenant le mouvement de métropolisation à l'échelle régionale.

Tanger étant une ville de transit et de passage, il existe un profit potentiel à tirer de cette situation spécifique. Plus largement, l'étude de cas met en évidence la nécessité de prendre en compte les spécificités locales, notamment pour l'agglomération tangéroise la nécessité d'intégrer le transport artisanal et de le mettre à niveau, tout en évitant les effets néfastes des concurrences « bus - taxi ». Il existe donc un enjeu essentiel qui réside dans l'intégration des taxis dans l'offre de transport de demain et dans les réflexions de planification étant donné le rôle prépondérant du transport artisanal. Aussi, il y a lieu de considérer le transport spécialisé comme une réponse à la demande des industriels, mais aussi comme un risque au détriment du développement d'une offre publique, « non spécialisée ».

Enfin, il conviendra de réfléchir au raccordement d'une offre de transport urbain à la future gare TGV, élément de centralité majeur de la métropole Tanger-Tétouan en cours de formation.