

Évaluation ex post des impacts des tramways de Casablanca et de Rabat-Salé – 2020

QUE RETENIR ?

Les deux premiers tramways de Rabat-Salé (2011) et Casablanca (2012) ont constitué un changement qualitatif et quantitatif, par bien des aspects, pour les populations qui peuvent en bénéficier.

Quels effets sur la mobilité ? Avec respectivement 120 000 et 110 000 voyages par jour en 2018, ils ont trouvé leur public. Dans leur périmètre d'influence, plus de 10 % des habitants l'utilisent pour aller au travail (hors marche à pied, 2014), et plus encore pour les études, et les femmes l'utilisent presque deux fois plus que les hommes pour leurs déplacements. Ce gain s'est fait surtout au détriment des bus et des grands taxis, mais aussi, pour les femmes, de la voiture comme passager.

Les clés de ce succès : la confiance dans un moyen fiable, sûr et digne, bulle apaisée, qui « équivaut à la voiture » pour ceux qui le prennent. Cette « projection positive » est un mécanisme essentiel pour éviter à terme le basculement des ménages vers la motorisation individuelle ou la bimotorisation et contribue à maintenir la part des transports en commun sur la période alors que les systèmes de bus se sont effondrés.

Quelles conséquences au-delà ? Les deux tramways ont été accompagnés d'un projet urbain qui a permis de requalifier les voiries, l'éclairage, les espaces publics, y compris dans des quartiers moins au centre de l'attention des pouvoirs publics. Reste que ces rénovations ont rarement été coordonnées avec les politiques d'aménagement urbain du territoire, qui s'inscrivent désormais à l'échelle régionale et prennent trop peu en compte le tramway. L'initiative privée reste insuffisante pour tirer pleinement parti de cette infrastructure : le tramway a eu peu d'effets sur la valeur des biens et attire encore peu les entreprises, qui commencent à peine à s'intéresser à la mobilité de leurs salarié·es. Les commerces de leur côté cherchent encore comment s'adapter à la clientèle du tramway. Cela pourrait changer cependant : dans les deux villes, des habitants choisissent d'ores et déjà de vivre et de travailler le long du tramway, pour bénéficier d'une meilleure accessibilité au territoire. Ils pourraient à terme entraîner entreprises et commerces.

Enfin, les deux tramways permettent dès à présent de réduire les émissions de gaz à effet de serre en exploitation : -25 % à Rabat-Salé et -56 % à Casablanca. La date à laquelle sera atteint la neutralité carbone (construction comprise), envisagée à 30 ans, dépend surtout du

rythme de décarbonation de l'électricité au Maroc, essentiellement produite à base d'hydrocarbures.

À Rabat-Salé, le tramway joue un rôle majeur en reliant rapidement et efficacement les deux villes qui bordent le Bouregreg, ce qui se traduit pleinement dans les chiffres : 25 % des Slaouis vivant dans le périmètre du tramway le prenaient en 2014 pour aller au travail, et 35% pour les études (hors marche à pied), les étudiants constituant près des deux tiers de la clientèle. Pour le moment, ce sont les Slaouis qui viennent en plus grand nombre travailler, étudier à Al Irfane et faire du shopping à Agdal. Mais les rails vont dans les deux sens et l'installation de nouveaux équipements et de nouveaux habitants le long du tramway à Salé pourrait à terme changer la donne. Plus globalement, l'agglomération et les espaces urbains ont changé autour du tramway au bénéfice des habitants qui apprécient ces changements.

À Casablanca, les enjeux de mobilité sont plus importants encore. Les jeunes actifs et les femmes en général (mais aussi des gens de toutes classes sociales) se sont particulièrement saisis du tramway pour des usages quotidiens (70% des voyages sont réalisés par des abonnés). Pour cela, ils sont prêts à marcher plus longtemps, et à des trajets très longs (8km en moyenne, contre 3,5 à Rabat-Salé). Là aussi, le tramway change la ville (état des voiries, éclairage) sur le périmètre du projet, mais les gains sont plus fragiles du fait notamment d'une maintenance insuffisante. La ligne 1 du tramway n'est que la première des 4 lignes (+2 lignes de bus à haut niveau de service) qui doivent constituer le réseau à court terme, visant à terme à changer d'échelle en termes de mobilité dans l'agglomération.

Au final, les deux projets de tramway ont eu des impacts sur les agglomérations qu'ils desservent, mais ils ont aussi permis de constituer un modèle de gouvernance et de financement pérennes pour les transports en commun au Maroc. C'est ce modèle qui s'applique en grande partie aux nouveaux réseaux de bus lancés en 2020. L'enjeu, désormais, est ainsi l'articulation entre les différents modes pour permettre à un plus grand nombre d'habitants de Rabat-Salé et de Casablanca de bénéficier de conditions de mobilité durables et dignes, prélude essentiel au développement.

À PROPOS DE CETTE EVALUATION

Commanditée par l'AFD, Casa Transports et la Société de Tramway de Rabat Salé (STRS), réalisée en 2019-2020, cette évaluation est une première à bien des égards : il s'agissait de rendre compte, un peu moins de 10 ans après leur inauguration, des impacts des premières lignes de tramways de Casablanca et de Rabat-Salé, non seulement en termes de mobilité, mais sur tous les aspects de la vie urbaine. Les tramways sont chacun le premier mode de transport structurant dans des villes où les transports publics sont encore aujourd'hui notoirement faibles, et ce alors que les besoins de transport sont en augmentation. Alors que le T1 de Casablanca et les L1 et L2 de Rabat-Salé ne sont que les premières étapes de futurs réseaux plus étendus (4 lignes de tramway, dont 2 déjà en service, et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont prévues à horizon 2022 à Casablanca et une extension doit être mise en service à Rabat-Salé en 2020), la question était donc de savoir si ces tramways ont été à la hauteur des espoirs placés en eux.

DEUX PROJETS QUI CHANGENT LA VIE POUR LES PERSONNES DESSERVIES

Un meilleur accès aux emplois dans le corridor tramway et entre Rabat et Salé

On assiste à Casablanca comme à Rabat-Salé à une décorrélation progressive entre lieu de résidence et lieu d'emploi. Dans ce contexte, le tramway facilite-t-il l'accès des habitants aux emplois et aux services essentiels ?

Un premier point, c'est qu'avant le tramway ce sont les grands taxis, normalement dédiés aux trajets interurbains, qui ont à Casablanca compensé un réseau de bus défaillant et permettent malgré tout d'accéder à la plus grande partie du territoire. **Le tramway, lui, permet d'accéder à plus d'emplois et de services en un temps donné pourvu que l'origine et la destination restent proches de la ligne**, et ses apports sont les plus conséquents sur la branche est du T1 casablancais (en direction du quartier populaire de Sidi Moumen) et sur le lien Rabat-Salé.

En revanche, les gains observés ne se diffusent pas à l'échelle de l'agglomération : d'abord, à Casablanca, si le tramway est rapide, l'interstation rapproché et le tracé parfois sinueux à l'ouest de la ville rend les trajets longs : d'autres modes collectifs, les grands taxis notamment, sont compétitifs en termes de temps de transport et de coût (sinon de confort). De plus, et dans les deux villes, non seulement les différents modes de transport ne sont pas articulés, mais les habitants ont aussi pris l'habitude de marcher et d'éviter les correspondances, trop incertaines et coûteuses en l'absence d'intégration tarifaire.

Les plus pauvres, enfin, restent exclus du tramway : ils habitent de plus en plus en grande périphérie, dans des logements économiques non desservis, et ne peuvent s'offrir qu'exceptionnellement les transports en commun, utilisant plutôt les *Khattaf* ou les triporteurs, des modes informels, pour se déplacer.

Le tramway, un mode qui a trouvé son public

Les habitants de Casablanca comme de Rabat-Salé ont depuis longtemps dû développer des « stratégies de mobilité » : ils sont nombreux à devoir, chaque jour, combiner plusieurs modes pour se rendre d'un endroit à un autre (parfois sans succès, faute de desserte ou de place).

	Casablanca (2017)	Rabat-Salé (2019)
Fréq. moyenne	120 000 (en semaine)	110 000 (en semaine)
Femmes	44 %	46 %
Étudiants	38 %	63 %
Actifs	55 %	32 %
Composition sociale	<3 000 Dhs : 36 %	<3 000 Dhs : 8 %
	3-15 000 Dhs : 55 %	3-15 000 Dhs : 87 %
	>15 000 Dhs : 9 %	>15 000 Dhs : 1 %
Abonnés (2019)	70 %	57 %

Avec respectivement 120 000 et 110 000 voyages par jour, les tramways n'ont pas révolutionné la mobilité quotidienne du plus grand nombre, qui continue à se faire d'abord à pied. À Casablanca, la part du tramway dans les déplacements était de 1,4 % en 2018 ou 4 % des modes motorisés, au détriment essentiellement du bus et des grands taxis. **Mais on constate**

bien, dans sa « zone de chalandise », et en particulier pour les déplacements pendulaires (pour aller au travail, à l'école ou à l'université), un véritable intérêt pour le tramway. Ainsi, selon les chiffres du recensement de 2014, près de 10 % des Rbatis qui habitent à moins de 500 mètres d'une station, et 13 % des Bidaouis prenaient principalement le tramway pour aller au travail. Et lorsqu'il est le mode le plus rapide, comme pour les Slaouis allant travailler dans le centre de Rabat, il donne toute sa mesure : ils sont 25 % à l'utiliser pour aller au travail et 35 % pour suivre leurs études.

Cette préférence a aussi ses inconvénients : les usagers sont prêts à faire de très longs trajets en tramway, surtout à Casablanca (8 km en moyenne, contre 3,5 km à Rabat-Salé) pour éviter les autres modes, ce qui affecte sa capacité sur certains tronçons.

Ces quelques dizaines de milliers d'usagers réguliers constituent le plus gros de la fréquentation du tramway : ils sont souvent issus des classes populaires ou moyennes, fidèles à ce mode qu'ils utilisent depuis plusieurs années, se sont massivement abonnés. Mais au-delà de ce noyau dur, **le tramway est bien rentré dans les habitudes du plus grand nombre** : ainsi, un tiers des Bidaouis l'utilisent au moins une fois par semaine, et seul un tiers ne l'avait jamais utilisé en 2018.

Part du tramway dans les déplacements (hab à moins de 500m. d'une station, hors marche à pied, 2014). HCP, Systra.

	Domicile-Travail	Domicile-Études
Rabat	9,8%	28,8%
Salé	25,1%	34,9%
Casablanca	12,6%	12,6%

Les clés du succès auprès de ce public : abordabilité, projection positive, confiance, opportunité

Le tramway est en particulier un succès auprès des femmes (près de la moitié de la clientèle), des étudiants et des jeunes actifs qui n'ont pas de voiture. C'est son « segment de marché », pour qui le tramway est très abordable, tout en offrant une solution de transport qui préserve leur dignité ou l'idée qu'ils se font de leur statut social. Le tramway est un mode confortable, accessible aux personnes à mobilité réduite, perçu comme moderne, et les usagers apprécient cette « bulle de vivre ensemble », paisible, sans fraude, qui correspond aussi à leur idéal de société. Il « vaut la voiture » pour ceux qui le prennent. Cette « projection positive » est un mécanisme essentiel pour éviter à terme le basculement des ménages vers la motorisation individuelle, ou la bimotorisation. La contrepartie est qu'une grande majorité des usagers refusent désormais absolument de prendre le bus ou les transports informels, jugés dégradants.

C'est aussi un mode dans lequel ils ont confiance : les usagers sont certains qu'ils pourront réaliser leur trajet, même en heure de pointe, pour un tarif connu d'avance, et qu'ils pourront le faire en sécurité ; deux points en quoi le tramway contraste fortement avec les autres modes collectifs, et qui expliquent que les usagers peuvent parcourir des distances importantes à pied pour prendre le tramway s'il dessert leur destination. Le tramway enfin ne fait pas que faciliter des déplacements préexistants : en mettant sur la « carte mentale » des habitants les quartiers traversés, il leur permet plus facilement d'envisager des déplacements ponctuels dans des endroits éloignés ou inconnus, en confiance. Tout cela a contribué à maintenir la part des transports en commun sur la période, alors que les systèmes de bus se sont effondrés.

Les femmes, public emblématique du tramway

Les femmes en particulier ont développé une véritable préférence pour le tramway, quitte à marcher plus longtemps pour le prendre. À Casablanca, dans la zone de chalandise, 13,5 % des déplacements des femmes se faisaient en tramway, contre 7,7 % de ceux des hommes. **Pour elles, qui doivent combiner de multiples déplacements, l'opportunité qu'offre le tramway d'accéder à de nouveaux quartiers est essentielle** ; et elles sont particulièrement sensibles à la sécurité offerte par la présence de personnels en station et dans les rames, en journée et en soirée (moins à Rabat-Salé, où les fréquences sont plus réduites et où le personnel est moins présent en station).

L'apport du tramway déborde d'ailleurs sur ses alentours. Ainsi, à Casablanca, 60 % des femmes interrogées préfèrent prendre la rue du tramway pour rentrer chez elles, car elle est mieux éclairée et qu'il y a moins de risques d'être agressé.

UNE ILLUSTRATION DES AVANTAGES DU MODE PROJET...

Le mode projet, un avantage pour obtenir des résultats à court terme et faire émerger un schéma de gouvernance de la mobilité urbaine

Les tramways de Rabat-Salé puis de Casablanca ont été décidés puis engagés de façon totalement distincte de la politique des transports initiée au début des années 2000 (mise en place d'un plan de déplacement urbain, scénarios d'investissement, etc.). Les sociétés de projet mises en place pour les construire et les exploiter, Casa Transports et la STRS, dotées en personnel compétent et bénéficiant du soutien des autorités, ont réussi à les terminer dans les temps et les budgets impartis, et à fournir durablement un service de qualité – le tout en réussissant à être très proche de l'équilibre financièrement, ce qui est une gageure dans la plupart des pays. En cela, elles se distinguent de nombreuses autres structures publiques ou parapubliques mises en place au Maroc ces dernières années pour régler les problématiques urbaines et qui ont connu des résultats mitigés.

Les deux projets de tramways ont permis de construire un mode de gouvernance et de financement pérenne pour les transports en commun, et après de nombreuses hésitations, ont finalement servi de modèle pour mettre en place un service de bus à la hauteur des besoins. Pragmatiquement, les autorités marocaines souhaitent désormais s'appuyer sur ces deux sociétés pour qu'elles deviennent des opérateurs de mobilité. Ce processus s'inscrit cependant dans le moyen terme et n'est pas encore abouti.

Le tramway comme projet urbain ou le débordement du tramway sur la ville

Sur la dimension urbaine, l'approche tramway employée, de façade à façade, a permis, au-delà de l'infrastructure, de requalifier des espaces proches du tramway, de les rendre plus agréables à arpenter à pied (cheminement, moindre pollution, moindre bruit...), et plus sûrs, en particulier la nuit. **Dans le voisinage du tramway, la ville a changé, en général pour le meilleur, sur de nombreux aspects appréciés des habitants, en particulier à Rabat-Salé** et notamment dans le périmètre de la vallée du Bouregreg, le tramway faisant partie de la politique d'aménagement de ce périmètre.

Ce qui distingue le tramway des autres projets urbains d'envergure de ces dernières années, c'est qu'il ne concerne pas uniquement les centres-villes ou les espaces investis par les plus aisés, mais touche également des quartiers plus populaires, moins au centre des attentions des aménageurs.

... ET DE SES LIMITES : DES IMPACTS RESTREINTS HORS DE SON PERIMETRE

Une mise en cohérence limitée avec les autres politiques urbaines

La limite de l'approche projet est qu'elle se fait globalement sans cohérence d'ensemble, des voiries et des quartiers pouvant rester sans investissement à proximité immédiate du tramway.

De plus, les requalifications effectuées sont menacées par les faibles budgets consacrés par les communes à la maintenance, surtout à Casablanca.

Plus largement, **les politiques urbaines et d'aménagement ne prennent pas réellement aujourd'hui en compte le tramway**. Elles s'inscrivent dans un temps long dans lequel le tramway est encore très récent, et désormais dans des échelles régionales, pensées pour la voiture, dans lesquelles les centres desservis par le tramway sont plus marginaux.

Un report modal depuis la voiture encore limité

Conséquence directe de ce constat : **sans action concertée des pouvoirs publics, le tramway ne peut à lui seul détourner massivement les automobilistes de leur véhicule**, dans un contexte de croissance soutenue du taux de motorisation des ménages marocains.

Pour être clair, il n'est pas sûr qu'un autre mode l'aurait permis. La baisse de la part de la voiture, lorsqu'elle est constatée, est partout dans le monde un travail de longue haleine. Le report enregistré depuis le bus et le grand taxi a probablement contribué à enrayer le déclin tendanciel des transports en commun dans les deux villes, et le report des femmes depuis la voiture comme passager montre que le tramway peut se poser en alternative convaincante à la voiture.

Reste que ce report modal limité rend improbable un certain nombre d'impacts attendus du tramway, sur la congestion notamment. Celle-ci, sauf points noirs spécifiques le long du trajet, n'est pas tant due au tramway qu'à la motorisation croissante des ménages et au nombre très important de taxis formels et informels qui compensent les bus en nombre insuffisant.

Un point important cependant est que **86 % des usagers actuels du tramway indiquent qu'ils comptent bien continuer à utiliser le tramway à l'avenir**. Il faudra voir si ce sera toujours le cas s'ils accèdent demain à la voiture individuelle.

Des tendances lourdes sur l'immobilier et l'activité plus fortes que le tramway

De la même façon, tant à Casablanca qu'à Rabat-Salé, le tramway ne change pas fondamentalement les équilibres économiques, ce d'autant plus que les territoires les plus dynamiques sont aujourd'hui souvent en périphérie, et non desservis par le tramway.

Sur le marché immobilier résidentiel, les données disponibles sont sujettes à caution et les résultats de nos analyses doivent être pris avec prudence ; nous avons néanmoins identifié à partir de données fiscales des effets assez circonscrits sur les prix du neuf à la vente, surtout là où ils étaient les plus bas, comme à Hay Karima à Salé. Les effets seraient plus importants sur les prix à la location, mais restent difficiles à mesurer.

Le marché cependant est globalement « bloqué » : le foncier est rare ; l'essentiel de la production immobilière se fait en périphérie, sous la forme de logements sociaux dont le prix

est fixé par la loi. L'offre sur le marché libre, aux prix souvent trop élevés, est inadaptée aux besoins des familles des classes moyennes, et peine à se vendre.

De même, les dynamiques de l'immobilier de bureau ne sont pas liées au tramway. L'offre de bureaux de centre-ville, bien desservie par le tramway, est jugée obsolète par les professionnels et globalement, les entreprises qui recrutent continuent leur migration vers la périphérie dans un mouvement lié d'abord aux dynamiques locales de l'attractivité (appétence pour les surfaces neuves et plus grandes) plutôt qu'aux questions d'accessibilité. C'est aussi que la plupart des entreprises commencent seulement à s'intéresser à la mobilité de leurs salariés. **Elles pointent déjà des conséquences en termes de réduction des retards, ou de moindre stress des salariés, mais à ce stade elles n'ont pas encore pleinement saisi les possibilités que leur offrait le tramway.**

Enfin, les commerces ont seulement commencé à se reconfigurer pour tirer parti du tramway, les plus proches du tramway ayant pâti des travaux et des difficultés supplémentaires à s'arrêter en voiture. Le tramway amène cependant de nouvelles clientèles à certaines zones, en particulier à Agdal : mais c'est une clientèle plus populaire qu'auparavant à laquelle les commerces ne se sont pas encore adaptés.

Pour toutes ces raisons, et en raison également de l'aspect peu dynamique de la fiscalité locale, **les effets du tramway sur les finances apparaissent aujourd'hui assez improbables** (tout en restant possibles à plus long terme).

Des émissions de gaz à effet de serre liées au mix énergétique plutôt qu'au mode

Dernière illustration des tendances lourdes qui affectent le bilan qui peut être fait du tramway : les émissions de gaz à effet de serre (GES). Un tramway nécessite moins d'énergie que la plupart des autres modes motorisés pour déplacer des personnes, il est de bon sens d'en attendre des conséquences positives. **Les calculs effectués montrent que les tramways constituent un gain net en termes d'émissions en exploitation, à Rabat-Salé (-25 % d'émissions par rapport au trafic éludé) et surtout à Casablanca (-56 %), où les trajets sont plus longs et les rames plus remplies.**

La neutralité carbone sur l'ensemble du cycle du projet (y compris la construction, le matériel, etc.) semble envisageable à un horizon de 30 ans, mais cela dépend de deux facteurs : D'une part, les évolutions générales de la mobilité dans les deux villes, car le tramway remplace des trajets plus émetteurs en GES, mais il en induit également ; et une partie importante du rabattement/diffusion est réalisée en utilisant des modes émetteurs (taxis, par exemple).

D'autre part et surtout, le bilan carbone du tramway est directement dépendant des GES émises pour la production de l'énergie. Or, l'électricité est produite en grande majorité au Maroc à partir de charbon et d'hydrocarbures, particulièrement néfastes pour le climat : nous avons calculé qu'en considérant actuellement le facteur d'émission prévu pour 2030 ($0,55 \text{ kgCO}_2\text{e} /$

kWh contre 0,66 kgCO_{2e} / kWh actuellement, soit 12 fois plus que la France), les émissions de GES en phase d'exploitation diminuerait d'un tiers à Rabat-Salé et deux tiers à Casablanca.

DES RAISONS D'ETRE OPTIMISTES

Des effets de synergie à attendre

Cette évaluation porte sur la première étape de réseaux plus larges. Bien qu'ils présentent à ce stade des impacts nuancés, les tramways actuels de Rabat-Salé et de Casablanca sont loin d'avoir démérité : **le fait qu'ils soient empruntés, ne serait-ce que ponctuellement, par la majorité de la population ; que les habitants en aient confiance ; qu'ils s'y projettent « comme dans une voiture » sont des briques essentielles pour une reconfiguration plus large de la mobilité dans ces villes.**

Le niveau de service est resté très élevé sur une décennie désormais ; un enjeu essentiel sera qu'il se maintienne à ce niveau, sur lequel les usagers sont particulièrement sourcilleux ; et que cette qualité se diffuse aux nouveaux réseaux de bus, qui devront regagner la confiance des habitants pour tirer à terme les transports en commun vers le haut dans les deux villes.

Le potentiel pour une reconfiguration urbaine, qui passe par les choix des habitants

Les politiques publiques n'ont peut-être pas encore totalement su se saisir du tramway pour améliorer le bien-être des habitants, mais dès aujourd'hui, les usagers réguliers ont commencé à changer leurs habitudes pour en bénéficier au maximum. Notre enquête montre ainsi que le tramway est devenu pour eux un critère majeur pour le choix d'un emploi et pour le choix d'un logement ; autrement dit, **les Bidaouis comme les Rbatis et les Slaouis commencent à s'organiser pour faire du tramway un axe structurant de leur vie.** En faisant cela, ils bénéficient des gains d'accessibilité et de temps permis par le tramway, mais ils bénéficient également des retombées identifiées sur les quartiers adjacents, la meilleure qualité des espaces, l'éclairage, etc. Cette évolution est particulièrement à suivre sur le lien Rabat-Salé : **aujourd'hui les échanges s'intensifient, mais ils restent essentiellement dans le sens Salé-Rabat.** Mais « les rails vont dans les deux sens », et l'installation de nouvelles populations qui vivent le long du tramway pourrait à terme changer la donne.

Dans tous les cas, si ce mouvement se poursuit, il devrait être possible de voir progressivement les commerces et les entreprises suivre. Ainsi, plusieurs centres d'appel, qui ont besoin d'une main d'œuvre qualifiée, s'installent à proximité du tramway pour augmenter leur bassin de main d'œuvre potentiel. Avec, à la clé, des gains d'accessibilité importants.

Un mode de déplacement digne comme vecteur de développement

Dernier point enfin, ce que le tramway fait à la société marocaine. Les enjeux de cohésion sociale sont importants au Maroc, dans un contexte qui donne lieu à un sentiment de *hogra* (c'est-à-dire le mépris social articulé au sentiment d'injustice et d'exclusion sociale, ressenti

par les classes populaires, voire moyennes), dont les réseaux de bus étaient finalement un symbole pour beaucoup.

Le tramway s'inscrit à rebours de ce sentiment. C'est un investissement important des autorités (en cumulé, 1,5 % du PIB 2007 du Maroc) au bénéfice des classes populaires et moyennes, et il est perçu comme tel ; il apporte un élément de « nouvelle normalité » qui reflète celle des pays plus riches ; il est confortable, silencieux, dénué d'odeurs, etc. **Mais c'est aussi un lieu de vivre ensemble qui correspond à une société idéale pour les Marocains** : lieu de diversité sociale, dans lequel les personnes en situation de handicap ont droit de cité (mais dont les plus pauvres sont exclus) et qui correspond aux aspirations des Marocains en matière de civilité.

Selon la théorie d'Amartya Sen, les investissements en matière de développement devraient être jugés à l'aune de la façon dont ils donnent aux habitants du pouvoir d'agir pour leur permettre d'améliorer, par leurs propres choix, leur propre vie et regagner une certaine estime de soi. Le fait de permettre des déplacements dignes est ainsi un puissant vecteur de ce pouvoir d'agir redonné aux populations.

Méthode employée

Cette évaluation des impacts des tramways de Casablanca et Rabat-Salé visait à rendre compte de l'ensemble des conséquences attendues de ces infrastructures. Pour chacune des 28 thématiques d'impact initialement identifiées, nous avons alors cherché à identifier des « chemins d'impact », c'est-à-dire les façons dont le tramway pouvait avoir des conséquences sur les différents sujets évoqués. 70 chemins ont ainsi été identifiés. Ils ont été discutés et hiérarchisés lors d'ateliers réunissant les parties prenantes marocaines et l'AFD.

La capacité d'une telle évaluation à fournir des éléments probants sur les impacts du tramway est très liée aux données qui sont disponibles. Il n'aurait ainsi pas été possible de rendre compte de la façon dont les femmes se sont saisies du tramway au Maroc sans des données sexo-différenciées, issues du recensement de 2014 et de l'enquête ménage déplacement de Casablanca en 2018. En comparaison, l'absence d'une enquête ménage déplacement récente à Rabat-Salé a largement limité les analyses qui pouvaient être faites dans cette ville. Il existe d'autres sujets sur lesquels les données mobilisées restent insuffisantes, comme sur le commerce, ou sujettes à caution, comme sur l'immobilier, par exemple. Ces limites sont rappelées dans le rapport final.

Nous avons également déployé une collecte conséquente avec cette évaluation : outre des observations et des entretiens, 1 600 usagers ont été interrogés en station, et 200 d'entre eux à domicile pour un questionnaire approfondi ; 235 publics spécifiques (femmes, étudiants, personnes à mobilité réduite, nouveaux résidents le long de la ligne) et 165 entreprises, commerces et administrations ont également été consultés. Plusieurs experts marocains et européens ont également apporté leur soutien tout au long de cette évaluation.

Les éléments collectés ont ensuite été analysés pour rendre compte, sur chaque thématique, des changements observés (par exemple, comment le marché immobilier a-t-il évolué ?) et des contributions du tramway à ces changements.

Delahais, T. Bossard, P., Alouis, J. (2020). Évaluation ex post de la phase 1 du tramway de Rabat-Salé et de la ligne 1 du tramway de Casablanca. Rapport final. Évaluation réalisée à la demande de l'AFD, de la STRS et de Casa Transport.