



LA MOBILITE URBAINE DANS L'AGGLOMERATION DE TANGER : EVOLUTIONS ET PERSPECTIVES

Etude de cas. Rapport définitif

Julien LE TELLIER, chargé de mission Mobilité urbaine (Plan Bleu, Marseille) et
Fathallah DEBBI, architecte urbaniste (Rabat), expert Aménagement urbain,
avec la collaboration de **Lahoucine AMZIL**, géographe, post-doctorant (Rabat).

Version Provisoire

Plan Bleu

Centre d'Activités Régionales

Sophia Antipolis
Octobre 2009

Sommaire

TABLE DES ILLUSTRATIONS REFERENCEES.....	7
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES UTILISES.....	9
INTRODUCTION.....	11
1. Enjeux et spécificités de l'agglomération tangéroise.....	11
1.1. Renouveau de la péninsule tingitane et dynamisme de Tanger.....	12
1.2. Extraordinaire dynamique d'étalement urbain.....	13
1.3. Rattraper dans l'urgence le retard de plusieurs décennies.....	14
2. Objectifs et méthodologie de l'étude.....	15
2.1. Présentation de la problématique.....	15
2.2. Les échelles spatiales.....	17
2.3. Les échelles temporelles.....	17
3. Sources de données et recension documentaire.....	17
Les sources de données manquantes sur les transports à Tanger.....	19
I. CONTEXTE REGIONAL : LA REGION TANGER-TETOUAN, UN POLE DE CROISSANCE ECONOMIQUE.....	20
1. Situation et accessibilité de Tanger : une ville-port(e).....	20
Situation stratégique ouverte sur la Méditerranée, position périphérique dans l'armature urbaine nationale.....	20
2. Tanger, capitale d'une région en mouvement.....	23
2.1. Tanger, position stratégique sur le Détroit.....	23
2.2. Tanger, des dynamiques de développement diversifiées.....	24
2.3. Evolutions du découpage administratif régional et municipal.....	24
Le découpage municipal à Tanger : 1 commune urbaine, 4 arrondissements.....	26
2.4. Un environnement contrasté soumis à de multiples pressions.....	27
2.5. Déficit en équipements et en infrastructures, malgré de récentes améliorations liées aux grands projets.....	28
3. Croissance urbaine alimentée par l'exode rural.....	30
3.1. Evolutions démographiques dans la région Tanger-Tétouan.....	30
3.2. Taux d'urbanisation dans la région Tanger-Tétouan.....	30
3.3. L'armature urbaine de la région Tanger-Tétouan.....	31
4. Poids économique de la région Tanger-Tétouan.....	32
4.1. Tanger-Tétouan, deuxième pôle industriel du Maroc.....	32
4.2. Tanger-Tétouan, une destination touristique attractive.....	33
4.3. La pêche, une activité d'appoint dans la région Tanger-Tétouan.....	33

5. Enjeux multiples d'un pôle de croissance économique.....	34
5.1. Indicateurs de performance économique	34
5.2. Tanger Med, un chantier colossal, une offre logistique intégrée	34
5.3. Projet de Grande Plateforme Industrielle	36
5.4. Emergence du bi-pôle Tanger-Tétouan	37
6. Dysfonctionnements et fragilités : enjeu de consolidation	38
6.1. Pressions sur le milieu naturel.....	38
6.2. Insuffisante maîtrise du développement urbain	38
6.3. Redistribution et intégration sociale	38
6.4. Enjeux de développement pour la région Tanger-Tétouan.....	39
II. DIAGNOSTIC SOCIOECONOMIQUE DE TANGER	40
1. Diagnostic démographique de l'agglomération de Tanger	40
1.1. Croissance urbaine soutenue et inégalement répartie	41
1.2. Solde migratoire excédentaire	41
1.3. Une population jeune, mais des indicateurs sociaux plombés par l'analphabétisme	42
1.4. Taux d'activité relativement élevé et chômage en baisse	43
2. Dynamisme économique de Tanger.....	44
2.1. Progression du salariat, persistance de la précarité de l'emploi.....	44
2.2. Tanger, un pôle industriel qui progresse	44
2.3. Tanger, un essor touristique contrarié.....	45
3. Agglomération de Tanger : atouts et fragilités	47
3.1. Une offre foncière industrielle en extension	47
3.2. Des dysfonctionnements dans le marché du travail.....	48
3.3. La fin du « paradis fiscal » prévue pour 2015.....	48
3.4. Des difficultés et des fragilités subsistent	49
3.5. Vers un modèle de développement durable ?	49
III. DIAGNOSTIC SUR LE LOGEMENT A TANGER.....	50
1. Caractéristiques et occupation du parc de logements	50
1.1. Typologie dominée par l'habitat économique.....	50
1.2. Amélioration des conditions d'occupation des logements, mais déficit persistant dans l'accès aux services de base	51
2. L'offre de logements à Tanger.....	52
2.1. Dynamisme de la promotion immobilière privée.....	52
2.2. Les grands projets immobiliers	53
2.3. Diversité des interventions publiques d'aménagement urbain.....	53
2.3.1. La restructuration et la régularisation de l'HNHR.....	54
2.3.2. Le programme de mise à niveau urbaine (MANU)	54
2.3.3. Le programme de traitement de l'habitat menaçant ruine	54

2.3.4. Le PVSB : le bidonville en voie d'éradication à Tanger	55
2.4. Les opérations publiques d'aménagement et de construction	55
2.4.1. La ville nouvelle de Chrafate	55
2.4.2. La ZUN Ibn Batouta	56
2.4.3. La ZUN Al Irfane	57
2.4.4. Le programme de construction.....	57
3. Dysfonctionnements dans le marché du logement.....	57
3.1. Accélération du rythme de construction mais déficit persistant.....	57
3.2. Primauté des propriétaires et rôle essentiel de la location	58
3.3. Rôle décisif du parc existant.....	59
3.4. L'importance du parc vide.....	60
3.5. Risques de développement de l'insalubrité de l'habitat	60
IV. ORGANISATION SPATIALE DE TANGER	61
1. Une structure urbaine contrastée	61
1.1. Une configuration topographique accidentée	61
1.2. Une <i>macroforme</i> déséquilibrée	62
1.3. Occupation du sol contrastée et écarts importants de densité.....	65
1.4. L'importance de l'HNR dans la <i>macroforme</i> urbaine.....	66
1.5. La dispersion des zones industrielles aux « entrées » de Tanger.....	67
1.6. L'inégale répartition des équipements publics	68
2. Une dynamique urbaine non maîtrisée.....	69
2.1. Etalement urbain spectaculaire et sans précédent	69
2.2. Rôle de la médina et évolution de la centralité	71
2.3. Grands équipements générateurs de déplacements : dispersion des lieux de transport et éclatement des interfaces modales.....	72
2.3.1. Le port de Tanger-Ville	72
2.3.2. L'aéroport Ibn Batouta – Tanger Boukhalef.....	73
2.3.3. La gare routière de Tanger.....	73
2.3.4. La gare ONCF de Tanger	74
2.3.5. Le campus universitaire	74
2.3.6. La servitude de la station terminale de la liaison fixe.....	74
2.4. La contrainte foncière, obstacle à la maîtrise de l'urbanisation.....	74
3. Enjeux de maîtrise de l'espace de l'agglomération	75
3.1. Le projet de reconversion du port de Tanger	75
3.2. L'enclavement de l'aéroport international Tanger Boukhalef.....	76
3.3. L'intégration du tracé du TGV	76
3.4. La zone d'accueil de la liaison fixe	76
3.5. Le projet de Tanger City Center.....	76
3.6. Environnement et développement urbain à Tanger.....	77
4. Conclusion sur l'organisation spatiale de Tanger.....	78

V. PLANIFICATION TERRITORIALE ET GESTION URBAINE	79
1. Répartition des compétences en urbanisme	79
1.1. La municipalité de Tanger : un conseil de la ville et quatre arrondissements urbains	79
1.2. L'agence urbaine de Tanger.....	79
1.3. L'inspection régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace de Tanger-Tétouan.....	80
1.4. La division de l'urbanisme de la wilaya	80
1.5. L'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA)	80
1.6. La société d'aménagement Al Omrane Al Boughaz	81
2. Dérogations aux documents d'urbanisme	81
3. Absence de <i>leadership</i> reconnu en matière de planification territoriale et urbaine	82
4. Etat d'avancement des documents d'urbanisme à Tanger.....	82
4.1. Les SDAU de 1981 et 1997	82
4.2. Les plans d'aménagement.....	83
4.3. Le plan de développement urbain 2009-2013.....	84
VI. GOUVERNANCE DES TRANSPORTS URBAINS : CADRE REGLEMENTAIRE, COORDINATION DES ACTEURS.....	85
1. Répartition des responsabilités : dispositif institutionnel et organisationnel complexe impliquant de multiples acteurs locaux et nationaux, décideurs et opérateurs	85
2. Gouvernance et régulation des transports à Tanger : articulation des services et coordination des acteurs	86
Nécessaire continuité des initiatives publiques.....	87
3. La planification des transports urbains à Tanger : diverses initiatives à fusionner dans une stratégie	88
3.1. Schéma Directeur de Circulation et des Transports 2003	89
Les réalisations en matière d'infrastructures de transport routier	91
3.2. Plan de Développement Urbain 2009-2013 : mobilisation de financements, mais toujours pas de stratégie d'ensemble	92
VII. MAILLAGE RADIOCENTRIQUE DE LA VOIRIE ET MANQUE DE LIAISONS TRANSVERSALES	93
Principaux dysfonctionnements du réseau de voirie	94
VIII. UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF DIVERSIFIEE, DAVANTAGE CONCURRENTIELLE QUE COMPLEMENTAIRE	95
1. Autobus urbains : une offre de services comparable à celle d'une ville moyenne pour une capitale régionale.....	96
1.1. Concession à un opérateur privé étranger	96
1.2. Compromis entre l'opérateur privé et les autorités locales.....	96
1.3. Tarification, engagements contractuels, obligations de service public et compensations	98

1.4. AUTASA : obligations de moyens et service minimum.....	98
2. Primauté des grands taxis pour le transport collectif	103
2.1. Gestion des taxis collectifs : un secteur difficile à réformer.....	104
2.2. Forte augmentation du nombre de taxis à Tanger	106
2.3. Avantages et inconvénients de l'offre de TU par taxi : réponses aux besoins et adaptations à l'absence de transport de masse VS congestion de la circulation et pollution.....	109
3. Expansion du transport de personnel d'entreprise : des initiatives récentes et efficaces	109
4. Difficile régularisation des transports mixtes	111
5. Modes doux, parent pauvre de la planification des transports	112
IX. AUGMENTATION DE LA VP ET DES VEHICULES LEGERS AU DETRIMENT DES TC DE MASSE.....	113
1. Equipement des ménages en moyens de transport	113
2. Dépenses des ménages - Transport et communication.....	113
3. Augmentation du parc automobile, avec une importante marge de progression.....	114
4. Circulation et stationnement : un problème grandissant.....	114
5. Répartition modale des déplacements : approche approximative en l'absence de solides enquêtes ménages	116
X. EMISSIONS DE GES ET IMPACTS DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN.....	119
1. Consommations d'énergie et émissions de GES au Maroc	119
1.1. Etat du parc automobile	121
1.2. Qualités et prix des carburants.....	121
1.3. Législation sur la qualité de l'air au Maroc.....	122
2. Cadastres des émissions atmosphériques - Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement.....	122
Pollution atmosphérique : Région Tanger-Tétouan, Préfecture Tanger-Asilah, Agglomération de Tanger.....	123
XI. CONCLUSION	124
La question des déplacements au centre des enjeux du développement territorial	124
Dualismes de l'agglomération tangéroise	125
Nouveaux défis face à l'étalement de l'urbanisation et à l'augmentation des déplacements motorisés	126
BIBLIOGRAPHIE	128
ANNEXES.....	130

Table des illustrations référencées

Figure 1. Trafic routier dans la péninsule tingitane. 2001	20
Figure 2. La péninsule tingitane	22
Figure 3. La zone spéciale de développement Tanger – Méditerranée (TMSA, 2003)	23
Figure 4. Evolution du découpage communal. Tanger. 1997-2003.....	26
Figure 5. Répartition du solde migratoire 1994-2004, selon les arrondissements de la ville de Tanger	42
Figure 6. Schématisation de l'étalement urbain de Tanger au cours du XX ^{ème} siècle.....	63
Figure 8. Les grands taxis, organisation des acteurs.....	104
Tableau 1. Nouveau découpage administratif de la région Tanger-Tétouan. 2005	25
Tableau 2. Evolution de la population de la région Tanger-Tétouan, par milieu de résidence. RGPH 1982-1994-2004.....	30
Tableau 3. Evolution du taux d'urbanisation. Région Tanger-Tétouan 1982-1994-2004	31
Tableau 4. Evolution de l'armature urbaine de la région Tanger-Tétouan. 1982, 1994 et 2004.....	31
Tableau 5. Répartition des établissements et de l'effectif d'emploi selon les secteurs d'activités	32
Tableau 6. Structure industrielle de la région Tanger-Tétouan en 2000	33
Tableau 7. Wilaya de Tanger. Répartition de la population par milieu et taux d'accroissement annuel moyen.....	40
Tableau 8. Evolution de la population dans l'agglomération de Tanger. 1994-2004	40
Tableau 9. Evolution des principaux indicateurs touristiques. Tanger. 2008.....	46
Tableau 10. Nombre de nuitées touristiques selon la provenance des touristes.....	46
Tableau 11. Les zones industrielles de Tanger.....	47
Tableau 12. Type de logements à Tanger	50
Tableau 13. Evolution du taux de raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité. Tanger. RGPH 1994-2004.....	51
Tableau 14. Répartition des logements en fonction de l'accès aux services urbains. Tanger. 2007. En %.....	52
Tableau 15. Unités de logement mises en chantier. Tanger. 2006-2007.	52
Tableau 16. Unités de logement achevées. Tanger. 2006-2007.	52
Tableau 17. Les grands projets touristiques à Tanger.....	53
Tableau 18. Suivi du Programme "Ville Sans Bidonvilles". Tanger et région Tanger-Tétouan. Mars 2009	55
Tableau 19. Situation du PVS. Wilaya de Tanger. Février 2009	55
Tableau 20. Programme d'interventions publiques dans les tissus existants.	55
Tableau 21. Evolution des logements autorisés en milieu urbain	57
Tableau 22. Evolution des logements construits à Tanger	58
Tableau 23. Evolution des statuts d'occupation des logements à Tanger. RGPH 1994-2004	58
Tableau 24. Population et densité selon les arrondissements et les communes rurales périphériques de Tanger.....	66
Tableau 25. Nombre d'étudiants dans les établissements de l'enseignement supérieur de Tanger	68

Tableau 26. Evolution de la population et des surfaces des strates d'habitat. Tanger. SDAU de 1981 (p. 27)	69
Tableau 27. Evaluation des besoins de la croissance. Tanger. SDAU de 1981 (p. 78)	69
Tableau 28. Etat de réalisation des projections du SDAU de 1982. SDAU de 1997 (p. 20)	70
Tableau 29. Utilisation du sol. SDAU de Tanger. 1997 (p. 95)	70
Tableau 30. Titres fonciers établis suite au morcellement selon les milieux urbain et rural. Tanger	74
Tableau 31. Plans d'aménagement homologués ou en cours. Tanger (Agence Urbaine de Tanger)	83
Tableau 32. Répartition des compétences en matière de déplacements urbains. Maroc	86
Tableau 32. Gestion et organisation des transports collectifs au Maroc	95
Tableau 33. Offre de transport collectif à Tanger. 2009	95
Tableau 35. Comparaison de l'offre de bus dans quelques agglomérations (nombre de bus pour 1 000 000 d'habitants)	96
Tableau 36. Les lignes d'autobus concédées à Autasa. Tanger. 2002	99
Tableau 37. AUTASA. Principaux agrégats. Exploitation. Evolution 2001-2008	102
Tableau 38. Nombre de taxis. Wilaya de Tanger. 1984-2004.	106
Tableau 39. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger. Evolution 2000-2004	106
Tableau 40. Le transport du personnel pour compte d'autrui à Tanger. Evolution 2003-2009	111
Tableau 41. Immatriculations. Voitures de tourisme. Casablanca, Tanger et Tétouan. 2000	114
Tableau 42. Parc VP enregistré au centre immatriculateur. Tanger, hors parc d'Etat. Fin 2001. SDCT 2003	114
Tableau 43. Répartition modale des déplacements motorisés. Tanger. Estimation 2002	116
Tableau 44. Répartition modale des déplacements motorisés. Tanger. Estimation 2008	118
Tableau 45. Maroc. Emissions de CO2 / population. 1971-2006	120
Tableau 46. Inventaire national des émissions en zone urbaine (tonnes / an)	120
Tableau 47. Rejets gazeux en 1996 (en milliers de tonnes). Maroc. Région Tanger-Tétouan. Préfecture Tanger-Asilah	123
Tableau 48. Pollution atmosphérique par unité de surface. Maroc. Région Tanger-Tétouan. Préfecture Tanger-Asilah	123
Tableau 49. Typologie des tissus urbains de Tanger en 1993, selon le SDAU de 1997.	130
Tableau 50. Taux d'occupation des logements. Nombre de personnes par pièce. Tanger. 1994-2004	130
Tableau 51. Estimation des besoins en logement. Tanger. 2003-2017	130
Tableau 52. Evolution des indicateurs économiques relatifs à l'industrie dans la région Tanger-Tétouan (1998-2005)	131
Tableau 53. Population active selon les arrondissements urbains et les communes rurales. Agglomération de Tanger	131
Graphique 1. Répartition des emplois et des établissements selon les secteurs d'activités. RGPH 2004	44
Graphique 2. Taux d'occupation du logement. Nombre de personnes par pièce. Tanger. RGPH 1994-2004	51
Graphique 3. Répartition des ménages selon le statut d'occupation en 2004 à Tanger (RGPH)	59
Graphique 4. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger. 1984-2004	106

Liste des sigles et acronymes utilisés

ADPN	Agence de Développement économique et social des Provinces du Nord du royaume
ANHI	Agence Nationale de Lutte contre l'Habitat Insalubre
AOG	Autorité d'Organisation et de Gestion des transports publics
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AR	Arrondissement urbain
AUT	Agence urbaine de Tanger
BET	Bureau d'Etudes Techniques
BGE	Budget Général de l'Etat
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CL	Collectivité(s) Locale(s)
CR	Commune rurale
CRI	Centre Régional d'Investissement
CTM - LN	Compagnie des Transports Marocains - Lignes Nationales
CU	Commune urbaine
DAT	Direction de l'Aménagement du Territoire
DCAE	Direction de la Coordination des Affaires Economiques
DESS	Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées
DGCL	Direction Générale des Collectivités Locales
Dh	Dirham(s). 11 Dirhams valent environ 1 Euro en 2009.
DPE	Direction de la Planification (DGCL)
DRCR	Direction des Routes et de la Circulation Routière
DRE	Direction Régionale de l'Equipeement
DRSC	Direction des Régies et Services Concédés
DSP	Délégation de Service Public
DUT	Diplôme Universitaire de Technologie
FSH	Fonds de Solidarité Habitat
HAO	Holding d'Aménagement Al Omrane
HCP	Haut Commissariat au Plan
HNR	Habitat Non Réglementaire
IRHUAE	Inspection Régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace
IMME	Industrie Mécanique, Métallurgiques et Electrique
ISF	Indice Synthétique de Fécondité
MaGEST	Master Gestion et Exploitation des Systèmes de Transport
MANU	Programme de Mise à Niveau Urbaine
MAP	Marche à pied
MATEE	Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement
MDH	Millions de Dirhams
MEMEE	Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement
MET	Ministère de l'Equipeement et du Transport
MHUAE	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace
MI	Ministère de l'Intérieur
MRE	Marocains Résidents à l'Etranger
ODEP	Office National d'Exploitation des Ports
ONCF	Office National des Chemins de Fer
ONDA	Office National Des Aéroports
ONE	Office National de l'Electricité
ONEP	Office National de l'Eau Potable
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OST	Organisme Sous Tutelle du ministère de l'Habitat
PA	Plan d'Aménagement
PAGER	Programme d'Approvisionnement Groupé en Eau Potable des populations Rurales
PAS	Plan d'Aménagement Sectoriel
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PERG	Programme de l'Electrification Rurale Groupée
PM10	Matières particulaires d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres
PPP	Partenariat Public Privé
PTM	Projet Tanger Méditerranée

PVSB	Programme de Ville Sans Bidonville
PZ	Plan de Zonage
QHNR	Quartier(s) d'Habitat Non Réglementaire
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RME	Résident Marocain à l'Etranger
SAU	Surface Agricole Utile
SDAR	Schéma de Développement et d'Aménagement Régional
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
SDTU	Schéma Directeur des Transports Urbains
SDCT	Schéma Directeur de Circulation et de Transport (de Tanger, 2003)
SIBE	Site d'Intérêt Biologiques et Ecologique
SIG	Systèmes d'Information Géographique
SNAT	Schéma National de l'Aménagement du Territoire
SNEC	Société Nationale d'Equipement et de Construction
SOFA	Schéma d'Organisation Fonctionnelle d'Aménagement
SRAT	Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
TAAM	Taux d'accroissement Annuel Moyen
TC	Transport(s) collectif(s)
TCSP	Transport(s) collectif(s) en site propre
TFZ	Tanger Free Zone
TIR	Transport International Routier
TM	Tous modes (de déplacement)
TMM	Tous modes motorisés (de déplacement)
TMSA	Agence Spéciale Tanger Méditerranée
TCU	Transport(s) collectif(s) urbain(s)
TGV	Train à Grande Vitesse
TU	Transport(s) urbain(s)
VIT	Valeur Immobilière Totale
VN	Ville Nouvelle
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZI	Zone Industrielle
ZUN	Zone d'Urbanisation Nouvelle

Les auteurs remercient le comité de lecture constitué de :

Mme Aziza BENNANI, Mme Asia MOUSTABCHIR, M. Mokhtar BEGDOURI (Observatoire National de l'Environnement du Maroc),

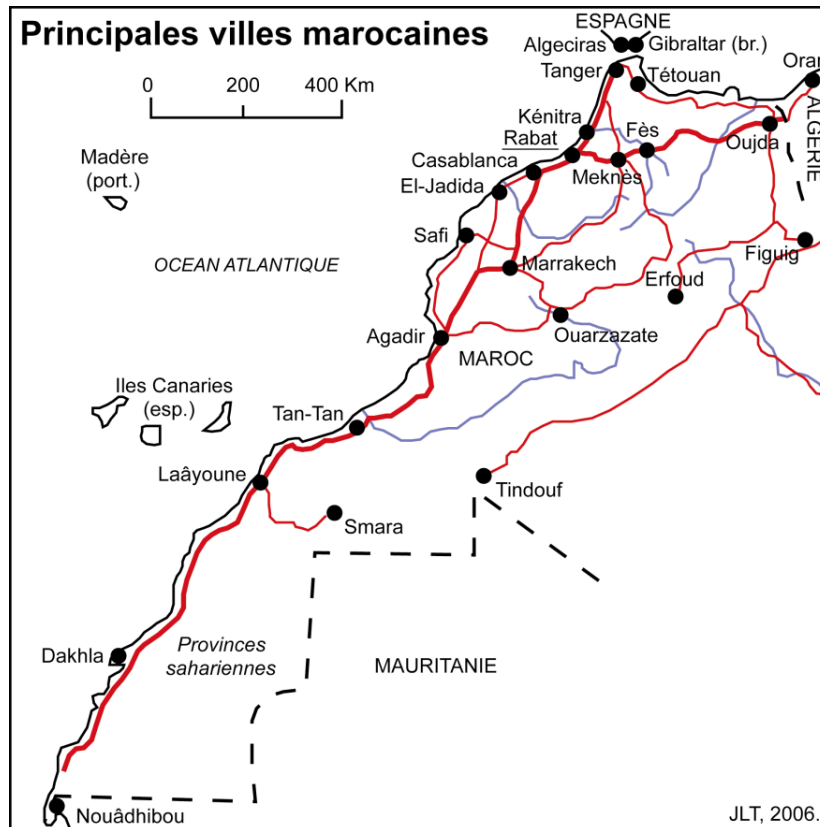
M. Abdelouahed ABDELLAOUI (Laboratoire National de l'Environnement, Rabat),

M. Abdellatif M'RABET, chef du Service Planification (Division de la Planification et de la Prospective du Secrétariat d'Etat à l'Eau et à l'Environnement, Rabat),

M. Mohamed MEHDI, chef du Service Air (Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques du Secrétariat d'Etat à l'Eau et à l'Environnement, Rabat).

Introduction

L'étude sur les « Mobilités urbaines dans l'agglomération de Tanger : évolutions et perspectives » porte sur la relation entre le développement urbain et les déplacements dans la capitale régionale du Nord-Ouest marocain.



Cette étude de cas s'inscrit dans le Programme « Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée » (Plan Bleu, 2007-2009). L'objectif est d'apprécier les tendances d'évolution de la demande de déplacement en liaison avec les caractéristiques morphologiques de l'agglomération tangéroise, les perspectives de leur évolution, ainsi que la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'articulation entre organisation des transports urbains et les usages des sols. Cette introduction est destinée à mettre en évidence les spécificités et les enjeux du contexte de Tanger, la problématique et les objectifs de l'étude, les échelles spatiales et temporelles d'analyse et, enfin, la méthodologie.

1. Enjeux et spécificités de l'agglomération tangéroise

Tanger présente des spécificités liées à sa situation géographique stratégique par rapport au Détroit de Gibraltar, à la charnière entre l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée, avec deux façades maritimes et un site de collines relativement accidenté :

- Tanger dispose d'une position stratégique : à l'interface entre l'Afrique et l'Europe, sur la rive sud du détroit de Gibraltar et à 14 km du Vieux Continent, à l'angle nord-ouest du Maroc et de l'Afrique, avec un port historique prépondérant pour le transport maritime de voyageurs.

Le transit des Marocains Résidents à l'Étranger (MRE) et des touristes véhiculés, dont les flux sont très majoritairement concentrés sur la période estivale, impacte le fonctionnement de la ville et la circulation automobile pendant l'été. De plus, le port de Tanger a un rôle important pour le transport de marchandises entre l'Europe et le Maroc : camions TIR. Toutefois, la création du nouveau Port Tanger Méditerranée (PTM), à une quarantaine de kilomètres de la ville sur la côte méditerranéenne, va désengorger Tanger du trafic des véhicules poids lourds. De la même manière, la reconversion du port de Tanger Ville en port de plaisance – avec le maintien du port de pêche – va réduire l'impact du transit des MRE ; la question du maintien de la zone franche industrialo-portuaire n'est pas encore tranchée par les pouvoirs publics.

- Bien que Tanger soit davantage une ville de passage que de séjour, c'est une destination touristique tant pour les nationaux que pour les étrangers, essentiellement pendant l'été. Cet effet de saisonnalité a de l'incidence sur l'activité de la ville et sur les déplacements motorisés.
- La ville de Tanger présente une configuration topographique accidentée, notamment dans la partie centrale, avec des pentes orientées vers le littoral, ainsi qu'au sud et à l'est (collines). Ce facteur contraignant vis-à-vis de l'occupation du sol et de la voirie imprime une orientation au développement des zones résidentielles, les quartiers d'habitat non réglementaire (QHNR) étant situés dans les secteurs les plus accidentés notamment au sud de l'agglomération.
- L'agglomération tangéroise enregistre des investissements publics et privés importants : infrastructures, zones industrielles, complexes touristiques, grands ensembles immobiliers. La réalisation du PTM est doublée de grands projets d'infrastructure et de nouvelles zones industrielles en cours de réalisation. Accompagné de création d'emplois et d'un flux migratoire soutenu, ce dynamisme impactera l'ensemble du territoire régional en recomposition.
- Après la poussée des QHNR pendant les années 90, les récentes extensions urbaines font basculer le développement urbain vers le Sud, l'Est et l'Ouest, au delà du périmètre urbain et des limites administratives de la ville qui englobe progressivement des communes périphériques. Par exemple, le projet d'un pôle de développement sur le territoire de la commune rurale de Melloussa, à une dizaine de kilomètres à l'Est de Tanger, est susceptible de faire émerger un nouveau corridor urbain le long de la route de Tétouan.

1.1. Renouveau de la péninsule tingitane¹ et dynamisme de Tanger

Depuis l'indépendance du Maroc (1956) jusqu'au début du règne de Mohammed VI (1999), Tanger apparaissait comme une ville à l'écart de l'axe urbain littoral qui s'étend d'Al Jadida au sud à Kénitra au nord et qui englobe Casablanca et Rabat, les capitales économique et administrative du royaume. Après plusieurs décennies de marginalisation, le renouveau de Tanger-Tétouan se traduit par le lancement de grands projets d'infrastructure et de développement économique, notamment dans la zone spéciale de développement Tanger Méditerranée : complexe portuaire, autoroutes et voies ferrées, zones franches industrielles et commerciales, tourisme. Ce contexte de renouveau dans la péninsule tingitane se traduit par des investissements nationaux et étrangers importants dans les secteurs secondaire et tertiaire, ainsi que par une forte spéculation sur les valeurs foncières et immobilières.

¹ Avec une position exceptionnelle face au détroit de Gibraltar, une double ouverture littorale, sur l'Océan Atlantique et sur la Mer Méditerranée, et trois façades littorales – occidentale, orientale et septentrionale –, la péninsule tingitane demeure un espace de passage, une zone de transit, qui correspond approximativement à la région administrative Tanger-Tétouan. « La péninsule tingitane désigne ce grand promontoire du Maroc (...) en direction de l'Espagne et de l'Europe. La forme générale est celle d'un trapèze large de 50 km seulement au niveau du détroit de Gibraltar mais atteignant environ 120 km à sa base pour une hauteur ne dépassant pas la soixantaine de kilomètres » (Troin, 2002, p. 255).

En outre, Tanger est le deuxième pôle industriel du pays derrière la métropole casablancaise. Si l'essor du tissu industriel tangérois a été tardif par rapport à sa programmation et aux séries de politiques incitatives, l'emploi industriel a pris une ampleur sans précédent à partir de la fin des années 90, accompagnant la mise en valeur de nouveaux sites industriels. Toutefois, le dynamisme industriel de Tanger est à nuancer eu égard au niveau de professionnalisation et de qualification de la main d'œuvre : les investisseurs nationaux et étrangers sont davantage attirés par une main d'œuvre bon marché que qualifiée, ainsi que par les avantages fiscaux – or le régime fiscal exceptionnel de Tanger est en train d'être aligné sur celui des autres villes du pays. Il y a donc lieu d'émettre des réserves : le dynamisme industriel dans le contexte de la mondialisation de l'économie et de la nouvelle division internationale du travail pourrait correspondre à un effet d'aubaine conjoncturel en lien avec les mesures prises pour attirer les investisseurs (exonérations fiscales, zones *off shore*), la conjoncture actuelle de récession globalisée entraînant un bon nombre d'incertitudes.

1.2. Extraordinaire dynamique d'étalement urbain

Dans ce contexte de renouveau, Tanger connaît un étalement urbain spectaculaire, avec de nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation sur de vastes superficies, non seulement le long de la façade littorale septentrionale ainsi qu'au cœur de la péninsule tingitane, en lien avec le PTM, mais aussi à l'Ouest de l'agglomération, avec des secteurs urbanisés de part et d'autre de la route de Rabat, ou encore vers l'Est (futur corridor urbain en direction de Tétouan).

Si la poussée des QHNR au sud de l'agglomération² a été un phénomène particulièrement préoccupant pour les pouvoirs publics au cours des années 90, elle est davantage contenue aujourd'hui – sans pour autant être totalement maîtrisée ni endiguée. Plus ou moins bien contenus spatialement par des lotissements réglementaires, les fronts urbains irréguliers (sur les plans foncier et urbanistique) sont désormais entraînés dans divers mécanismes d'intégration : équipement en infrastructure de base et en services essentiels, opérations de restructuration et d'embellissement des façades, branchement sociaux à l'eau potable et à l'assainissement, etc. En dépit des contraintes liées à une accessibilité difficile, il existe une vie de cité dans ces quartiers, avec des commerces de proximité et de véritables espaces de sociabilité qui semblent au contraire faire défaut dans certains ensembles verticaux d'habitat collectif standardisés d'un point de vue urbanistique, socialement homogènes et géographiquement éloignés du centre-ville.

Actuellement, la frénésie de construction à grande échelle, tant de complexes touristiques, de logements sociaux et d'immeubles de bureau, apparaît préoccupante. En effet, les investissements dans les valeurs foncières et immobilières, hautement spéculatives, ne sont pas nécessairement suivis de création d'activités et d'équipements structurants, notamment en termes de voirie. Des zones immeubles « *poussent comme des champignons* », selon l'expression consacrée, dans des *no man's lands* qui étaient il y a peu des surfaces agricoles ou boisées quasiment vides d'occupation humaine. Si ces nouvelles constructions demeurent souvent inoccupées bien que commercialisées (forme de gel du foncier, spéculation), le déficit d'anticipation en termes de voiries structurante et de desserte nécessaires à une bonne accessibilité et à la fluidité de la circulation pose question. A terme, que deviendront ces complexes immobiliers mal ordonnancés dans les nouvelles périphéries où sont injectés des investissements importants, nationaux ou internationaux, issus des pétrodollars des pays du Golfe, des activités productives ou encore des trafics de drogue ?

² Arrondissements Charf Souani et Charf Moghgha, et davantage à Béni Makada et dans la commune Al Aouama.

De grands groupes immobiliers nationaux et internationaux se voient mettre à disposition d'importantes réserves foncières prélevées sur le domaine public, avec des tarifs avantageux, voire au dirham symbolique, tout en bénéficiant de dérogations vis-à-vis des documents d'urbanisme. Mais les promoteurs immobiliers ne semblent pas contribuer – ou en tout cas pas suffisamment – à la mise en place d'équipements structurants (voirie notamment) ni à la fiscalité locale, alors que des montants faramineux sont injectés dans la pierre. Il y a lieu de s'interroger quant à la maîtrise par les pouvoirs publics – ou par l'Agence TMSA pour ce qui concerne la zone Tanger Med – des impacts d'ordres socioéconomique et environnemental que comportent tant la création de nouvelles zones franches industrielles et commerciales que la construction d'infrastructure de transport et de nouvelles « nouvelles villes ».

1.3. Rattraper dans l'urgence le retard de plusieurs décennies

L'étalement urbain le long des principaux axes de communication contribue à l'allongement des distances des déplacements, avec des contraintes en termes d'accessibilité à la ville et aux zones d'emplois et de services pour les quartiers périphériques difficiles d'accès.

Certes, des efforts importants ont été consentis ces dernières années par la puissance publique pour combler les déficits infrastructurels, en particulier pour mettre à niveau le réseau de voirie.

Néanmoins, si le réseau principal des voies de communication forme aujourd'hui une trame radioconcentrique d'un assez bon niveau, les transversales entre ces principaux axes restent à compléter, élargir, améliorer. On note aussi l'absence de voie de contournement complète car l'emprise prévue a été occupée par des constructions sur certains tronçons.

La hiérarchisation du réseau de voirie pose plusieurs contraintes. En dehors des routes nationales convergeant au centre de l'agglomération, le maillage de la voirie est d'emprise étroite à Tanger comme dans les autres villes du Nord du Maroc en comparaison avec les villes nouvelles créées sous le protectorat français (centres-villes de Casablanca et Rabat). Ce maillage est favorable à la circulation de véhicules de petit gabarit, comme les taxis individuels et collectifs, tout en représentant des contraintes pour la mise en place de transports collectifs en site propre (TCSP).

Il existe une offre de transport collectif diversifiée à Tanger : réseau d'autobus, services des taxis individuels, lignes urbaines de taxis collectifs, transport du personnel d'entreprises, ramassage scolaire, etc. Néanmoins, faute d'un saut qualitatif de l'offre de TC, les classes moyennes glissent d'autant plus vers l'usage des voitures particulières que ces dernières deviennent relativement accessibles : modèles importés et bon marché, facilité d'accès au crédit automobile.

Le concessionnaire privé des lignes d'autobus semble aujourd'hui dans une logique d'expansion de son activité, mais il est confronté à des difficultés résultant du manque à gagner dû à des facteurs endogènes à son activité (tarifs sociaux pour les étudiants) et exogènes (concurrence des grands taxis et du transport de personnel d'entreprise). En dehors des enjeux socio-économiques que représentent les grands taxis, ils offrent une souplesse par rapport à la demande de déplacement, tout en s'adaptant aux caractéristiques de la voirie elles-mêmes déterminées par les contraintes topographiques. La coexistence problématique des différents moyens de TU soulève un enjeu majeur, à savoir leur articulation et leur complémentarité *versus* concurrence.

Aussi, Tanger est dotée d'un dispositif de transport par autobus digne de celui d'une ville moyenne : par exemple, seulement 76 autobus pour une agglomération qui frôle le million d'habitants, alors que Veolia Transport prévoit une flotte de 600 autobus pour l'agglomération Rabat-Salé qui compte environ 2 millions d'habitants.

Dans ces conditions, même si le coût du carburant demeure un frein à la motorisation de masse³, l'augmentation du taux de motorisation et des déplacements en voiture particulière (VP) est préoccupante quant aux impacts environnementaux de telles évolutions.

Sur la question des transports collectifs (TC), et plus précisément en ce qui concerne le contexte institutionnel, l'étude mettra l'accent sur la répartition des responsabilités, l'absence d'une vision d'avenir claire et d'autorité organisatrice, alors qu'on assiste à un allongement des distances des déplacements, à la hausse des déplacements motorisés individuels et à une congestion de la circulation de plus en plus inquiétante.

Finalement, on relève un décalage entre d'une part, les ambitions affichées en matière de grands projets de développement et d'infrastructures, réalisés ou en cours, et d'autre part, la faible qualité des services de TC à l'échelle de l'agglomération.

Plus largement, Tanger donne l'impression d'une métropole où tout se fait vite, dans l'urgence voire dans la précipitation, pour rattraper le retard des décennies passées, or ce rythme est peut-être trop rapide eu égard à un certain nombre de gabegies et de « coups partis » difficiles à rattraper *a posteriori* : bétonisation du littoral, élimination du couvert végétal, etc.

2. Objectifs et méthodologie de l'étude

Cette étude de cas soulève plusieurs interrogations qui portent principalement sur :

- Les liens entre d'une part, les caractéristiques morphologiques de la ville et le modèle de développement spatial et d'autre part, la question de la mobilité et des déplacements.
- Le degré de prise en compte des enjeux de déplacements et de transport dans la planification urbaine, ce qui conduit à s'interroger sur l'articulation entre les déplacements à l'intérieur du périmètre urbain de Tanger et les déplacements à l'échelle du bassin d'emploi intégrant la zone Tanger Med (perspectives à moyen terme).
- Les enjeux environnementaux relatifs à l'augmentation des déplacements motorisés sur des distances de plus en plus grandes en raison de l'étalement urbain.

2.1. Présentation de la problématique

Un certain nombre de constats correspond au point de départ de l'analyse. Le premier constat renvoie à l'étalement urbain et à l'insuffisante maîtrise des formes de croissance et d'extension : sous-équipement en infrastructure de base des QHNR, problème de maîtrise dans la programmation et la réalisation des équipements collectifs, lacunes dans l'aménagement de l'espace public, absence d'organisation des extensions urbaines, etc. Un second constat porte sur les formes d'extension spatiale de l'agglomération qui accentuent la dépendance aux VP, tout en aggravant les difficultés de desserte des quartiers périphériques.

Partant de ce constat, pour ce qui concerne la première partie du rapport relative à l'aménagement urbain et à la planification territoriale, la réflexion portera sur les dynamiques de croissance démographique et spatiale de l'agglomération, les formes d'urbanisation, la transformation de certains tissus urbains en termes d'extension ou de densification.

³ C'est d'ailleurs une différence fondamentale avec le contexte algérien.

L'évolution spatiale de la ville sera quantifiée : surfaces urbanisées, densités d'occupation des sols, typologies des tissus urbains et des formes d'extension de l'urbanisation. L'analyse sera également fondée sur une démarche qualitative pour apprécier les mécanismes en œuvre sur le plan socioéconomique : quels impacts sur la transformation de l'agglomération ?

L'étude de cas est basée sur l'exploitation des données existantes et sur une série d'entretiens avec les acteurs locaux pour cerner les évolutions et esquisser les tendances futures. Elle comporte des tableaux, graphiques, schémas et cartes pour montrer l'occupation du sol et les tendances d'évolution, ainsi que la configuration du réseau de voirie et des services de TC.

La démarche préconisée portera sur l'analyse des points suivants :

- 1- Les évolutions du découpage administratif et des dynamiques démographiques et spatiales.
- 2- Les formes de croissance de l'agglomération et la typologie des tissus urbains : ensembles d'habitat collectif, lotissements, habitat non réglementaire, nouvelles villes, etc.
- 3- Les évolutions en matière d'emploi et de chômage : taux d'activités et de chômage.
- 4- Les enjeux environnementaux : sites naturels et sensibles, zones inondables, terrains agricoles et forestiers.
- 5- Les grands projets structurants : infrastructures, aménagement de la corniche et du front de mer, reconversion du port, zones industrielles, ville nouvelle, zones franches, aires protégées.
- 6- La répartition des compétences en matière d'urbanisme entre l'Agence urbaine, l'Inspection régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace (IRHUAÉ), la wilaya, les collectivités territoriales et l'Agence spéciale Tanger Méditerranée (TMSA), en tenant compte des articulations entre les niveaux central et local.
- 7- Le niveau de coordination entre Aménagement urbain et Transport pour optimiser les infrastructures existantes, par exemple en densifiant l'espace bâti de part et d'autre des principaux axes de transport en commun. La question de l'instance d'arbitrage et de régulation sera également posée : qui assure le *leadership* de la planification urbaine ?

b) Pour ce qui concerne la deuxième partie du rapport relative aux déplacements et aux transports urbains, les investigations et la réflexion porteront sur les points suivants :

- 1- Les infrastructures routières et ferroviaires, la voirie : structuration du réseau de voirie ; identification des points noirs (maillons manquants, quartiers enclavés, sous-dimensionnement) ; représentation graphique du réseau de voirie.
- 2- Le contexte institutionnel, la gouvernance et la régulation des TC : institutions, compétences et territoires couverts ; unité de gestion de la circulation et du stationnement ; articulation et coordination des acteurs et des actions ; documents de planification des TC ; organisation des opérateurs (engagements contractuels, obligations de services publics, compensations).
- 3- L'offre de transport collectif : analyse des différentes offres de services ; articulation entre les modes (complémentarité et/ou concurrence, connectivité des lieux de transport) ; cartographie des lignes et des principaux points d'échange ; couverture du territoire ; qualité de l'offre ; la tarification (politique tarifaire, tarifs sociaux et scolaires, système d'abonnement).
- 4- La congestion de la circulation, la pression de l'automobile sur la ville : mesures prises par les pouvoirs publics ; le stationnement (offre, acteurs, gestion) ; la marche à pied.
- 5- La demande de déplacements, évolutions et perspectives : approche du taux de motorisation, de la répartition modale, du taux de mobilité motorisée, des dépenses « transport » des ménages, des déplacements domicile - travail.
- 6- Emissions de GES, impacts environnementaux des transports.

2.2. Les échelles spatiales

Pour le diagnostic de la situation actuelle et l'analyse des évolutions passées, l'étude sera réalisée à l'échelle de l'agglomération : la ville de Tanger et les communes rurales périphériques limitrophes. Pour tenir compte du développement urbain futur (perspectives), cette échelle d'analyse sera élargie à la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée.

Une approche plus fine permet de distinguer trois territoires : 1) La ville de Tanger à l'intérieur du périmètre municipal ; 2) L'agglomération de Tanger intégrant les communes rurales périphériques ; 3) Le nouveau bassin d'emploi en formation intégrant l'agglomération de Tanger, le PTM et ses zones franches industrielles et commerciales en cours de réalisation.

L'échelle d'analyse retenue porte donc de manière prioritaire sur le territoire municipal de Tanger : arrondissements de Béni Makada, Charf Moghoha, Charf Souani, Tanger Médina, soit 664 295 habitants au dernier recensement de 2004.

La dynamique d'extension concerne les communes rurales périphériques de Tanger qui seront également intégrées dans l'analyse⁴. Enfin, la réalisation du PTM dans la province rurale de Fahs Anjra (96 497 habitants), province mitoyenne de la préfecture de Tanger-Asilah, induit une nouvelle orientation de développement et d'extension de l'agglomération, avec de nouvelles infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires pour relier le nouveau port à Tanger et au réseau national de circulation et de transport. Aussi, un nouveau corridor d'urbanisation se constitue le long de la route reliant Tanger à la future zone franche industrielle de Meloussa en cours de réalisation. Pour ce dernier territoire (PTM), englobant l'aire d'influence régionale de Tanger au-delà des limites administratives de la ville, l'analyse s'appuiera sur les données du SDAU du Detroit en cours d'approbation, sans toutefois l'intégrer dans sa totalité : en effet, une partie des neuf communes rurales de la province de Fahs Anjra et les deux municipalités de cette province (Fnideq et Mdiq) se situent plutôt dans l'aire d'influence Tétouan et, de ce fait, ne seront pas directement intégrées dans le périmètre d'analyse.

2.3. Les échelles temporelles

Le choix de la période d'analyse dépend des données disponibles :

- la période 1994-2004 bien documentée par les deux derniers recensements⁵ ;
- la comparaison avec certains indicateurs disponibles du RGPH et du SDAU de 1982.
- les développements récents couvrant la période 2004-2009 seront intégrés selon la disponibilité des données.

3. Sources de données et recension documentaire

Les Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat (RGPH), dont les données sont publiées par le Haut Commissariat au Plan (HCP) à l'échelle des arrondissements, municipalités, provinces, préfectures et régions, portent sur les indicateurs suivants :

⁴ El Aouama (20 541 habitants), Boukhalef (18 699 habitants) et Bahraouiine (10 368 habitants).

⁵ La comparaison des données des différents RGPH 1971, 1982, 1994 et 2004 est difficile compte tenu des changements dans le découpage communal.

- Démographiques et socioéconomiques : population, ménages, tranches d'âges, statut matrimonial, âge moyen de mariage, indice synthétique de fécondité, niveau d'étude pour la population de 10 ans et plus, taux d'activité, statut des actifs occupés, etc.
- Les conditions d'occupation du parc de logement : taille des ménages, type d'habitat, statut d'occupation du logement, ancienneté dans le logement, taux d'occupation, équipement du logement, mode d'évacuation des eaux usées et autres équipements.

D'autres données sont traitées par le RGPH, mais elles ne sont pas systématiquement publiées et peuvent être demandées à la Direction de la Statistique : émigration et immigration, taux de chômage, taux de scolarité, branches d'activités et profession des actifs occupés.

L'annuaire statistique publie chaque année des statistiques relatives à différents secteurs : démographie, chômage, enseignement, santé, énergie, industrie, tourisme, autorisation de construire, immatriculation des véhicules par centre et par type, indice de coût de la vie. L'annuaire statistique publié en 2008 traite des données de 2007.

L'enquête nationale sur l'emploi est menée annuellement par la Direction de la Statistique depuis 1976 et trimestriellement depuis 1996, en milieu urbain puis étendue au milieu rural depuis 1999. Cette enquête traite de l'activité, de l'emploi et du chômage. Les données permettent d'apprécier l'évolution des indicateurs dans la durée et de mesurer les écarts selon les régions et entre les milieux urbain et rural de chaque région par rapport au niveau national.

L'enquête annuelle du ministère de l'Industrie et du Commerce porte sur les entreprises employant 10 personnes et plus, ou réalisant un chiffre d'affaires annuel supérieur ou égal à 100 000 Dh et employant moins de 10 personnes. Les données publiées dans les annuaires statistiques se rapportent aux principales caractéristiques de l'entreprise : le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée de la production, le niveau d'emploi, les salaires versés, les investissements, etc. Elles sont disponibles par secteur d'activité et par province ou préfecture de la région.

Les enquêtes nationales sur la consommation et les dépenses des ménages sont réalisées par le HCP : la dernière date de 2000-2001 et c'est la quatrième du genre depuis l'indépendance. Les données publiées reflètent les tendances de dépenses des ménages dans les différents secteurs (logements, équipements, alimentation, etc.) et éclairent sur les niveaux de consommation des ménages selon les régions, en distinguant milieux urbain et rural.

Les enquêtes sur les niveaux de vie des ménages permettent de mesurer les inégalités des niveaux de vie selon les groupes sociaux et les différentes régions du pays. Elles représentent une base de données sur l'accès de la population aux services de base. La dernière enquête sur les niveaux de vie des ménages remonte à 2006-2007, mais n'est pas encore disponible tandis que les résultats de l'enquête de 1998-1999 sont publiés.

Deux enquêtes sur le parc de logements de la ville de Tanger ont été réalisées par le Département de l'Habitat : quantification, typologie du parc de logements, caractéristiques et état des logements, équipements, statut d'occupation, insalubrité, usages et parc vacant.

Des documents d'aménagement réalisés par le département de l'urbanisme intéressent particulièrement l'étude : deux Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), le premier publié en 1982 et le second en 1995 ; plusieurs plans d'aménagement couvrant l'ensemble de la ville et par secteurs.

De plus, le SDAU du Detroit, à l'échelle de la région Tanger-Tétouan, est en cours d'approbation. Il couvre le territoire d'influence du PTM sans toutefois intégrer dans ses propositions d'aménagements le périmètre urbain de Tanger. Ces documents comportent des données socioéconomiques, des analyses, des schémas et des cartes sur l'occupation du sol, la typologie de l'habitat, les infrastructures, etc.

Un document essentiel sera exploité pour la partie relative aux transports urbains : Etude du Schéma Directeur de Circulation et de Transport de Tanger (2003). Cette étude comporte des données la circulation et les transports, ainsi qu'une série de cartes sur les réseaux de voirie et de transport collectif. Elle débouche sur des recommandations aux horizons 2007 et 2015 pour la voirie, la circulation, le stationnement et les transports à Tanger.

A l'issue d'une première série d'entretiens effectués avec les acteurs institutionnels locaux et nationaux (8-14 mars 2009), d'autres documents sont identifiés et référencés ci-dessous :

Plan de développement urbain 2009-2013 de Tanger.

Plan de transport interurbain de la Région Tanger Tétouan (2009), réalisé par Transitec pour l'Agence de développement des provinces du Nord (ADPN) : diagnostic identifiant les principaux enjeux du transport interurbain à l'échelle de la région, PTM inclus, ainsi qu'un un plan de transport interurbain et un plan d'actions.

Etude réalisée par Transitec pour accompagner la candidature de Tanger à l'Expo 2012.

Royaume du Maroc, ministère de l'Aménagement du territoire, de l'environnement, de l'urbanisme et de l'habitat, Secrétariat d'Etat à l'Habitat, 2002, *Plan local d'habitat et du développement urbain (PLH DU). Agglomération de Tanger de Tanger*. Urba-Systèmes (Rabat).

Royaume du Maroc, Direction de l'Aménagement du territoire, 2002, *Etude sur l'aire métropolitaine du binôme « Tanger-Tétouan »*. Ingérop / BET SUD.

Royaume du Maroc / Mediterranean strategic planning, 1998, *Plan stratégique de la ville de Tanger*.

Etudes d'impacts socioéconomiques et environnementaux du projet Tanger Méditerranée. Fond cartographique.

Convention de concession Autobus de Tanger SA / Ville de Tanger, cahier des charges. Plan du réseau et tarification. Données sur l'activité et sur l'exploitation.

Données sur les grands et les petits taxis. Evolution du nombre d'agréments. Plan des lignes urbaines de grands taxis et localisation des stations.

Données sur les entreprises de transport de personnel pour compte d'autrui : entreprises, nombre de véhicules, modèle de cahier des charges, etc.

Les sources de données manquantes sur les transports à Tanger

Il n'existe pas de plan de déplacements urbains proprement dit pour l'agglomération de Tanger, ni de robustes enquêtes ménages sur les déplacements ou sondages origine - destination.

Dans ces conditions, les experts disposent de bien peu de données préalables sur le parc automobile, le taux de motorisation des ménages à l'échelle de l'agglomération, la répartition modale des déplacements. Toutefois, les données manquantes ont pu être approchées par des méthodes alternatives pour obtenir des ordres de grandeur significatifs de tendances générales.

Cet exercice de reconstitution de données manquantes n'a pas pu être effectué pour les distances moyennes des déplacements, les voyageurs.km par type d'opérateurs, les consommations de carburant. Cela aurait impliqué des enquêtes de terrain (questionnaire, entretiens) auprès des différents opérateurs : autobus, grands taxis, petits taxis, transport du personnel d'entreprise et ramassage scolaire (kilométrages parcourus, nombre d'usagers, consommations de carburant, recettes journalières), ainsi que des entretiens avec les ménages, ce qui n'est pas prévu par les termes de référence de l'étude.

En effet, le diagnostic fourni dans ce rapport sur les évolutions et les perspectives des mobilités urbaines dans l'agglomération de Tanger s'appuie uniquement sur les sources de données existantes et qui ont pu être mises à la disposition des consultants qui ont réalisé l'étude.

I. Contexte régional : la région Tanger-Tétouan, un pôle de croissance économique

L'étude est fondée sur une démarche rétrospective qui dégage, à partir des évolutions passées, les perspectives et souligne les dysfonctionnements actuels mais sans apporter de recommandations et encore moins de solutions.

1. Situation et accessibilité de Tanger : une ville-port(e)

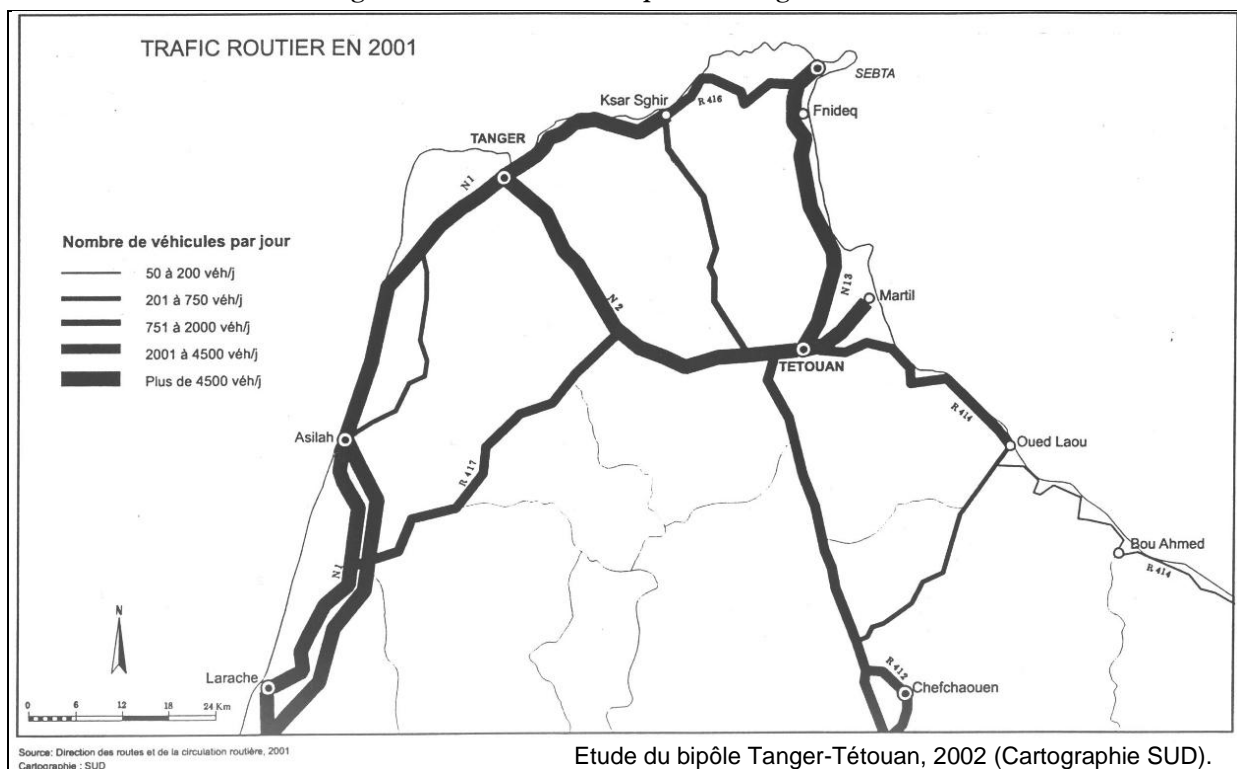
La péninsule tingitane et Tanger en particulier bénéficient d'une situation géographique d'*angle dynamique* : localisation stratégique face au détroit de Gibraltar et à l'Europe, à l'extrémité nord-ouest du continent africain et du royaume du Maroc, mais à l'écart de l'axe urbain littoral qui s'étend d'Al Jadida au Sud à Kénitra au Nord en passant par Casablanca, la métropole économique et industrielle, et Rabat, la capitale politique et administrative.

Situation stratégique ouverte sur la Méditerranée, position périphérique dans l'armature urbaine nationale

Après plusieurs décennies de marginalisation d'une région périphérique et historiquement frondeuse, l'Etat lance de grands projets pour valoriser la situation stratégique de la péninsule tingitane ouverte sur la Mer Méditerranée et sur l'Océan Atlantique : Tanger devient une locomotive pour le développement du pays et pour son insertion dans l'économie globalisée.

L'occupation humaine dans la péninsule tingitane présente une dichotomie entre d'une part, l'intérieur montagneux et rural, avec un habitat traditionnel diffus, et d'autre part, des sites littoraux qui rassemblent les pôles urbains (fig. 2) ; la Tingitane dispose d'une armature urbaine ancienne et structurée, à la sortie du Rif historiquement marqué par l'enclavement.

Figure 1. Trafic routier dans la péninsule tingitane. 2001



La position charnière de la Tingitane peut expliquer une disposition méridienne des axes de communications : à partir de Tanger et de Ceuta, *villes-têtes de pont*, deux axes majeurs permettent de canaliser les flux méridiens (fig. 1 et 2). Ces axes nord-sud⁶ sont reliés par deux principales jonctions transversales : la route Tanger - Ceuta *via* Ksar Seghir, en longeant les littoraux méditerranéens, et la route Tanger - Tétouan par le sillon interne. Les villes de Tanger, Tétouan et Ceuta sont ainsi situées à la croisée d'un axe méridien et d'un axe transversal : ces trois villes forment les sommets d'un triangle anciennement établi.

L'accessibilité de Tanger est bonne à partir de tous les modes (terrestre, maritime et aérien) :

- Accès par voie terrestre : concentrés au Sud (Route de Rabat) et à l'Est (Route de Tétouan et route littorale longeant la côte méditerranéenne) en raison des contraintes naturelles : la Montagne et l'océan à l'Ouest, ainsi que la mer au Nord, représentent des contraintes pour l'occupation humaine. Equipée d'une gare routière pour les déplacements intercommunaux, Tanger est greffée sur le réseau routier national à partir de trois axes principaux : routes de Rabat, de Tétouan et de Ceuta. Aussi, depuis 2005, Tanger est reliée par l'autoroute à la conurbation littorale Al Jadida - Kénitra.
- Accès par voie ferroviaire : une gare inaugurée en 2003 et une halte ferroviaire réaménagée après la création de la nouvelle gare. La gare de Tanger enregistre quatre départs et autant d'arrivées de trains par jour : lignes nationales.
- Accès par voie portuaire : le port de Tanger, que l'on nommera port de *Tanger-Ville* et le nouveau Port Tanger Méditerranée (PTM).
- Accès par voie aérienne : aéroport international Tanger Boukhalef.

Enfin, dans le cadre du PTM, de nouvelles voies de communication sont réalisées :

- Deux autoroutes : Gzenaya - PTM ; Tanger Est - PTM ;
- Une voie express entre le PTM et la future zone franche commerciale de Fnideq. Cette voie express est prolongée par une voie rapide et une autoroute reliant Fnideq à Tétouan ;
- Une connexion ferroviaire de 45 km reliant Tanger Med au réseau ferré existant.

A l'échelle de l'agglomération tangéroise, les principaux axes routiers et les routes nationales convergent vers le centre-ville (modèle radioconcentrique) et constituent les axes inducteurs de l'urbanisation (Cf. carte en annexe) :

- La route de Rabat permet de desservir l'aéroport et la zone franche aéroportuaire, la zone industrielle Gzenaya et la ville nouvelle Ibn Batouta, l'université et des pôles de développement urbain : Mesnana, Ziaten et Boukhalef – communes rurales progressivement intégrés au sein de l'agglomération tangéroise – et, enfin, le stade en construction.
- La route de Tétouan permet de desservir les zones industrielles Moghogha et Al Majd, ainsi que la colline du Charf (quartier résidentiel de moyen et de haut standing) et les quartiers non réglementaires Chouk et Moghogha.
- La route d'El Aouama permet de desservir la zone industrielle Al Majd, extension de la zone industrielle de Moghogha, ainsi qu'un vaste secteur d'habitat non réglementaire.
- Enfin, la route côtière à l'ouest dessert un secteur résidentiel de luxe (palais) et quelques noyaux d'habitat de moyen et haut standing relativement enclavés.

⁶ 1) Tanger - Rabat *via* Asilah, Larache et Ksar El Kébir ; 2) Ceuta - Tétouan - Chefchaouen.

2. Tanger, capitale d'une région en mouvement

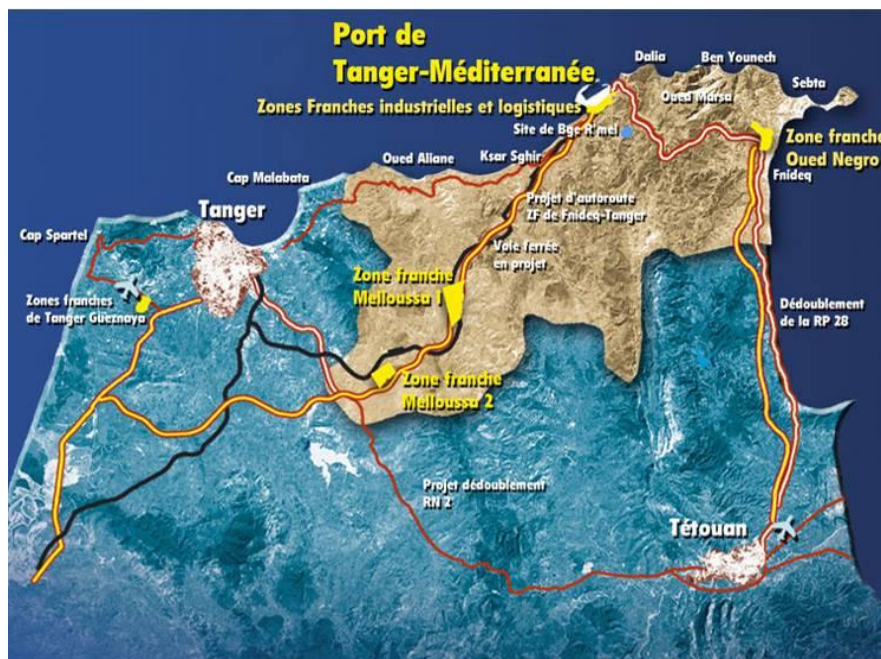
Tanger est la ville chef-lieu de la région Tanger-Tétouan qui s'étend sur une 11 570 km², soit 1,6 % de la superficie totale du pays, et qui est délimitée par deux façades maritimes et par deux régions : Taza-Al Hoceima-Taounate à l'Est, Gharb-Chrarda-Beni-Hssen au Sud.

La région bénéficie de plusieurs atouts liés à sa situation géostratégique, son environnement et son dynamisme économique eu égard aux investissements publics et privés.

2.1. Tanger, position stratégique sur le Déroit

La situation géographique de Tanger, au carrefour entre les continents africain et européen, lui confère un caractère spécifique et attractif pour les investissements et les flux humains. Mais cette situation lui vaut aussi une certaine dépendance vis-à-vis de l'extérieur. En effet, les trois principales activités économiques de la ville dépendent de la conjoncture extérieure : le trafic portuaire, l'industrie et le tourisme. Toutefois, la réalisation de grands projets et le développement du tissu économique, orienté non seulement vers l'export mais aussi vers l'intérieur du pays, pourront être à l'origine d'investissements qui contribueront à la promotion d'une économie locale et régionale plus indépendante et compétitive.

Figure 3. La zone spéciale de développement Tanger – Méditerranée (TMSA, 2003)



Quatre éléments contribuent à renforcer le rôle international de Tanger : le rôle du dans le trafic maritime entre le Maroc et l'Europe, le poids des activités industrielles (Tanger est le deuxième centre industriel du pays), le développement d'une activité touristique orientée vers l'international, la réalisation de grands projets, notamment le Port Tanger Méditerranée (PTM).

Mais ce rôle demeure fragile en raison de contraintes multiples : des voies de communications internationales concentrées sur le trafic maritime et un rôle limité du transport aérien, un développement assez isolé du reste du pays pour ce qui concerne notamment l'industrie et le commerce, des services urbains relativement médiocres pour une ville qui s'achemine vers le rang de métropole, la baisse du poids touristique de la ville de Tanger par rapport aux autres destinations nationales (Marrakech, Agadir).

2.2. Tanger, des dynamiques de développement diversifiées

Au cours des décennies qui ont suivi l'indépendance du Maroc (1956), Tanger a connu une forte urbanisation. Le lancement de projets industriels et touristiques structurants ont permis à la ville de s'imposer comme capitale régionale exerçant une influence sur son arrière pays rural. Ainsi, la région Tanger-Tétouan a enregistré un dynamisme démographique soutenu, résultant de l'attractivité des pôles urbains de Tanger et Tétouan alimentés par l'exode rural.

L'armature urbaine régionale est marquée par une forte polarisation de Tanger. Néanmoins, la ville reste en retrait par rapport aux autres villes du pays et en particulier par rapport à l'axe économique du littoral atlantique (Casablanca-Kénitra). Il en résulte un relatif isolement de Tanger et de faibles interactions avec les autres grandes villes du pays et ce malgré l'existence d'un réseau autoroutier et d'une ligne de chemin de fer qui la relie au réseau national de circulation.

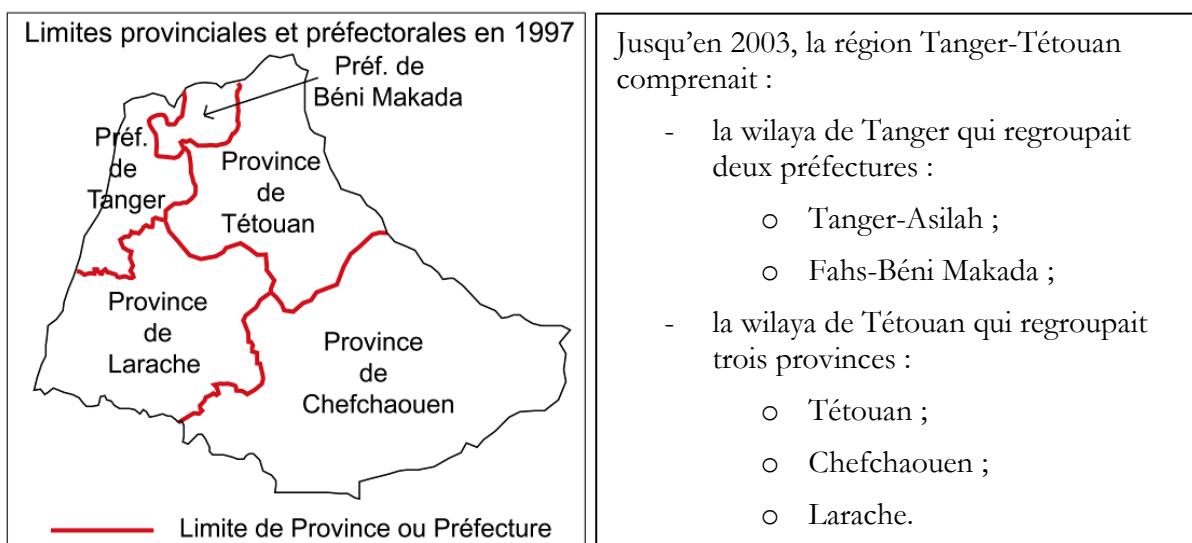
La situation géostratégique de la région Tanger-Tétouan sur la rive sud du Détroit de Gibraltar a favorisé une tradition d'échanges et de commerces qui s'est renforcée par des liaisons entre les deux rives de la Méditerranée : interconnexions des réseaux d'électricité marocain et espagnol, gazoduc Maghreb Europe, port Tanger Med, projet de liaison fixe toujours d'actualité.

Le développement des secteurs industriel et touristique bénéficie d'une position favorable, d'un renforcement des infrastructures et d'un soutien financier et institutionnel. En outre, les investisseurs qui s'implantent à Tanger bénéficient de mesures d'incitations fiscales, d'un accès encourageant au foncier et de régimes douaniers spéciaux pour les zones franches.

Enfin, le projet Port Tanger Méditerranée (PTM), lancé en 2003 et réalisé dans des délais records, représente une offre logistique intégrée en train de modifier l'organisation spatiale de la région, l'objectif de l'Etat étant d'accroître la compétitivité de l'économie régionale dans le contexte des la mondialisation des échanges.

2.3. Evolutions du découpage administratif régional et municipal

La région Tanger-Tétouan correspond à la région n° 16 du découpage administratif de 1997. Bien que Tanger soit chef-lieu région, Tanger-Tétouan a la particularité d'être la seule région du royaume à être divisée en deux wilayas, celle de Tanger et celle de Tétouan.



Des changements dans le découpage administratif régional sont intervenus en 2003 et en 2005. Désormais, la wilaya de Tanger regroupe la préfecture Tanger-Asilah et la province Fahs-Anjra.

Tableau 1. Nouveau découpage administratif de la région Tanger-Tétouan. 2005

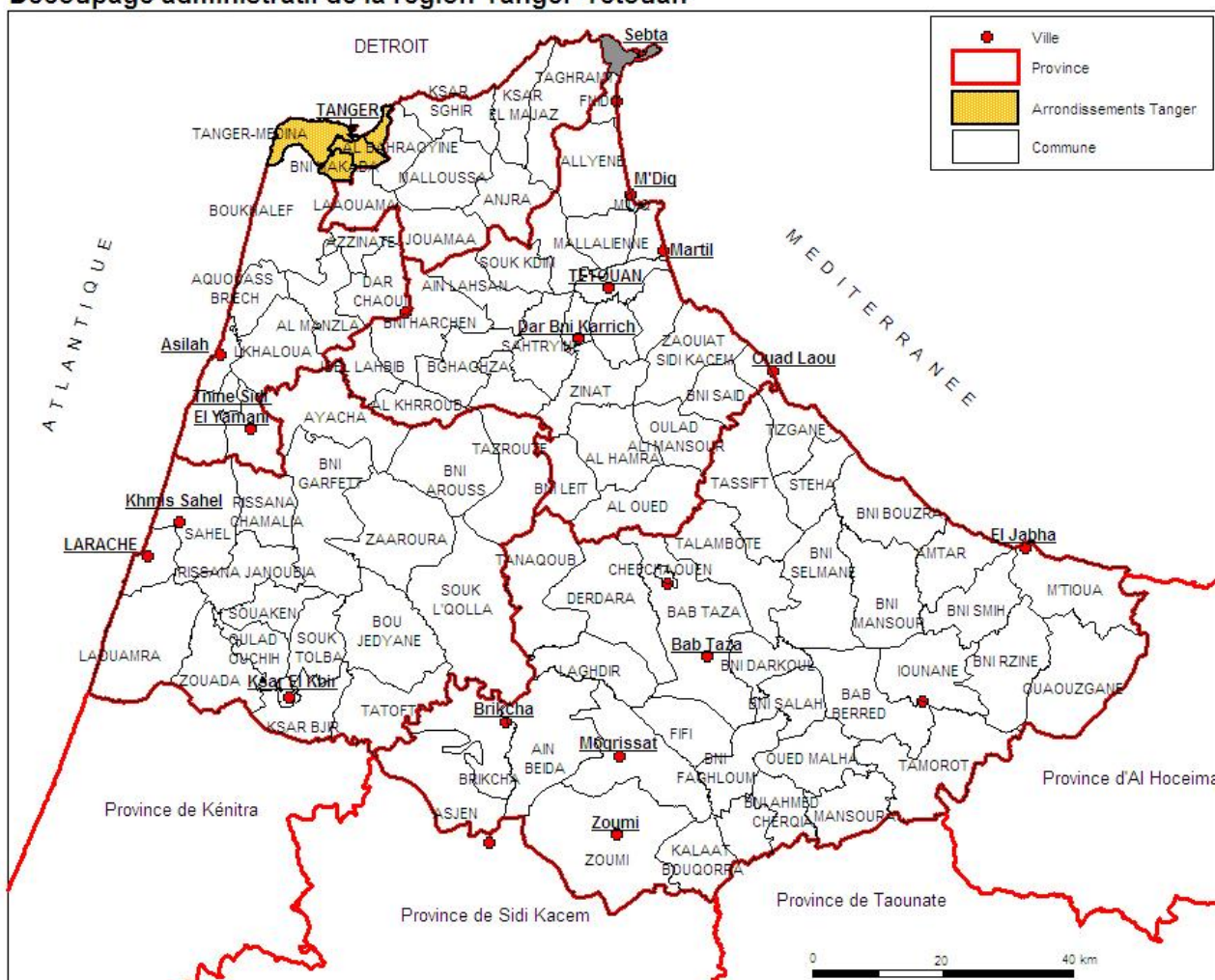
Wilayas	Province ou préfecture	Communes urbaines	Communes rurales
Tanger	Préfecture Tanger-Asilah	2	8
	Province Fahs-Anjra	0	8
Tétouan	Préfecture Tétouan	3	20
	Préfecture Mdiq-Fnideq	2	1
	Province Larache	2	17
	Province Chefchaouen	1	33
Région Tanger-Tétouan	Total	10	87

Source : Direction de la statistique

Le nouveau découpage administratif de la région Tanger-Tétouan a porté sur :

- l'ex-préfecture Fahs-Béni Makada : la partie urbaine a été rattachée à la préfecture de Tanger en 2003 et le territoire rural a été adjoint à la nouvelle province Fahs-Ajnra ;
- la création d'une nouvelle préfecture : la préfecture Mdiq-Fnideq couvre le littoral tétouanais (façade orientale de la péninsule tingitane) qui, jusqu'en 2005, était comprise dans la province de Tétouan.

Découpage administratif de la région Tanger-Tétouan



La création de la province Fahs Anjra sur un territoire rural préfigure les changements escomptés par la réalisation du complexe Tanger Med et des infrastructures qui l'accompagnent.

La création de la préfecture de Mdiq Fnideq traduit la volonté de maîtriser le développement touristique d'un littoral soumis à une forte croissance.

Par conséquent, Tétouan perd son autorité sur la façade septentrionale de la péninsule tingitane : elle n'a plus de pouvoir administratif sur les communes rurales du littoral méditerranéen dans la mesure où ces communes sont rattachées à la nouvelle province Fahs-Anjra et passent donc sous le contrôle de la wilaya de Tanger.

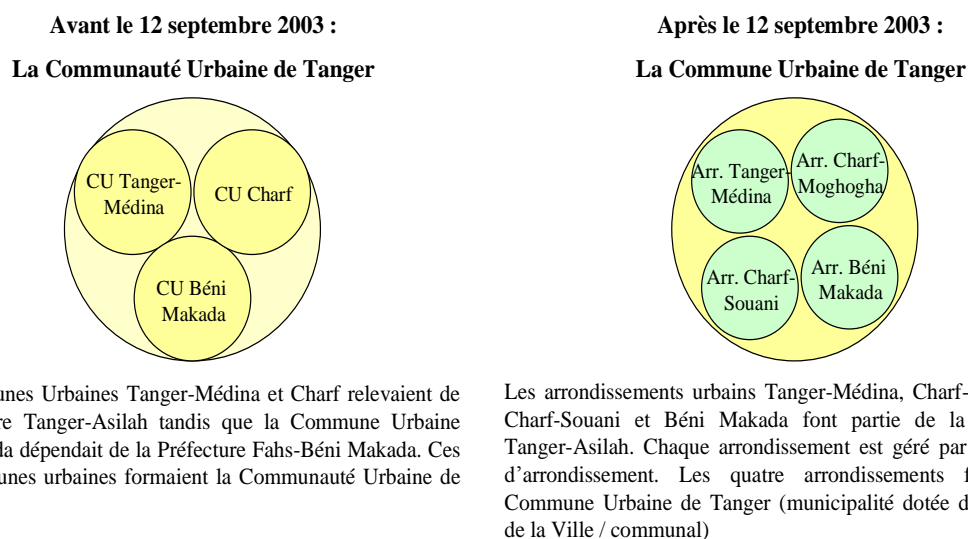
Ainsi, la wilaya de Tanger s'étend au détriment de celle de Tétouan et prend le contrôle administratif du site du nouveau complexe portuaire Tanger-Méditerranée.

Le nouveau découpage administratif du territoire régional implique une coordination renforcée entre plusieurs entités quant à la gestion des grands projets qui impactent le développement de toute la région et pose la question du *leadership* en matière de développement régional.

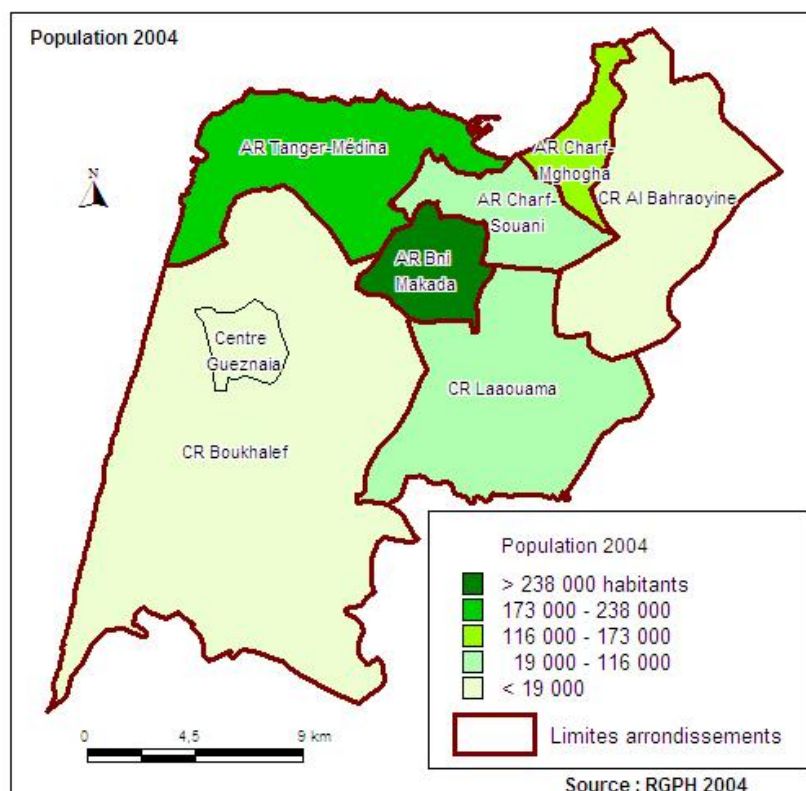
Le découpage municipal à Tanger : 1 commune urbaine, 4 arrondissements

Au nom du principe d'unicité de la ville et en vertu d'une gestion de proximité des affaires locales, les évolutions du découpage communal apporté par la Charte de 2002 multiplient les arrondissements (ex-communes urbaines) tout en les regroupant au sein d'une même municipalité (ex-communauté urbaine) ; il n'y a plus qu'une commune là où il y en avait plusieurs.

Figure 4. Evolution du découpage communal. Tanger. 1997-2003.



Pour la wilaya de Tanger, avant les évolutions de 2003, la situation était la suivante : la préfecture Tanger-Asilah comprenait trois communes urbaines (Tanger-Médina, Charf et Asilah), tandis que la commune urbaine de Béni Makada était le chef-lieu d'une préfecture portant son nom. Les communes urbaines de Tanger-Médina, Charf et Béni Makada, réparties sur les deux préfectures de la wilaya, étaient constituées en communauté urbaine. A l'occasion des élections municipales de septembre 2003, la commune urbaine de Béni Makada devient un des quatre arrondissements de la Ville de Tanger et rejoint la préfecture de Tanger-Asilah.



2.4. Un environnement contrasté soumis à de multiples pressions

Le relief de la région Tanger-Tétouan est contrasté : massifs montagneux et forestiers qui s'étendent sur 80 % du territoire régional, façades maritimes totalisant 375 km de côtes, plaines côtières dont la plus importante celle du bassin de l'oued Loukkos.

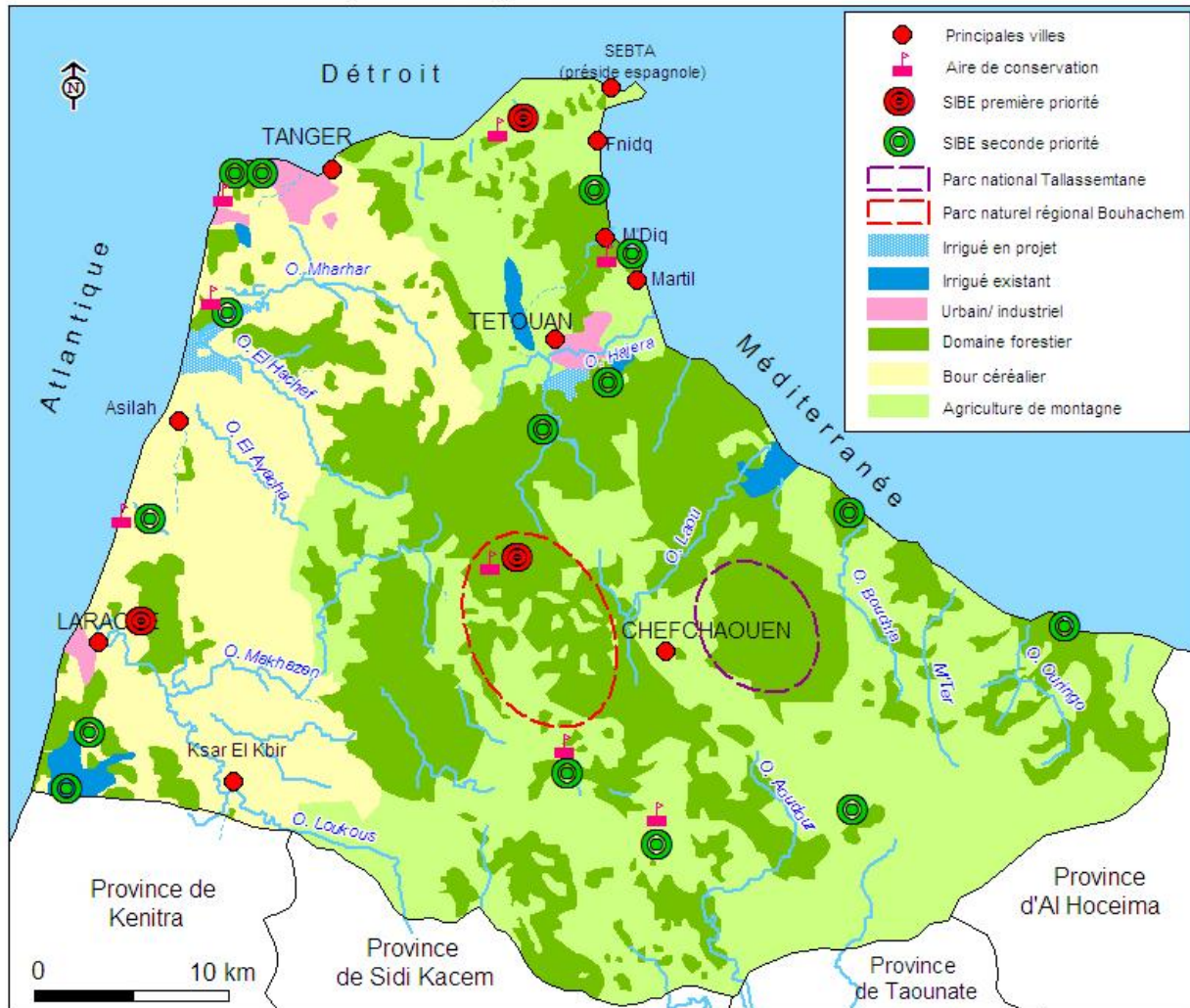
Les eaux de surface constituent l'essentiel des ressources en eau de la région. En dépit des précipitations abondantes qui dépassent les 1 000 mm/an, la maîtrise et l'exploitation des ressources en eaux superficielles n'est pas optimale ; la capacité des sept barrages de la région ne dépasse pas les 85 millions de m³.

Le domaine forestier couvre environ 400 000 ha, soit 36,7 % de la SAU et près de 5 % du domaine forestier national. Le domaine forestier est menacé par le défrichement et la pression des parcours ; les opérations de reboisement restent modestes. En dehors du domaine forestier, l'agriculture occupe 38 % de la SAU de la région sous deux formes : agriculture de montagne à rendements limités, périmètres irrigués du Loukkos (40 000 ha) et quelques 8 000 ha dispersés en petites et moyennes hydrauliques.

La région Tanger-Tétouan dispose d'un environnement riche et diversifié (montagne, littoral, forêt) qui constitue un atout pour son développement. Le plan directeur des aires protégées a identifié 18 SIBE, avec la création du parc national de Talassemtane près de Chefchaouen (60 000 ha) et du parc régional de Bouhachem à cheval sur plusieurs provinces (76 000 ha). Ce potentiel naturel est un atout pour la mise en valeur touristique de la région : tourisme de montagne, tourisme vert, en complément du tourisme balnéaire déjà assez bien développé.

Mais ce potentiel reste fragile, confronté à des difficultés liées au dépeuplement de certaines communes rurales en même temps qu'à la dégradation des ressources naturelles (eau, forêt, sol). La nature accidentée des reliefs aggrave l'érosion des sols et accélère l'envasement des barrages. Les parcours et les cultures de cannabis accentuent la pression sur le défrichement de la forêt.

Utilisation du sol dans la région de Tanger-Tétouan



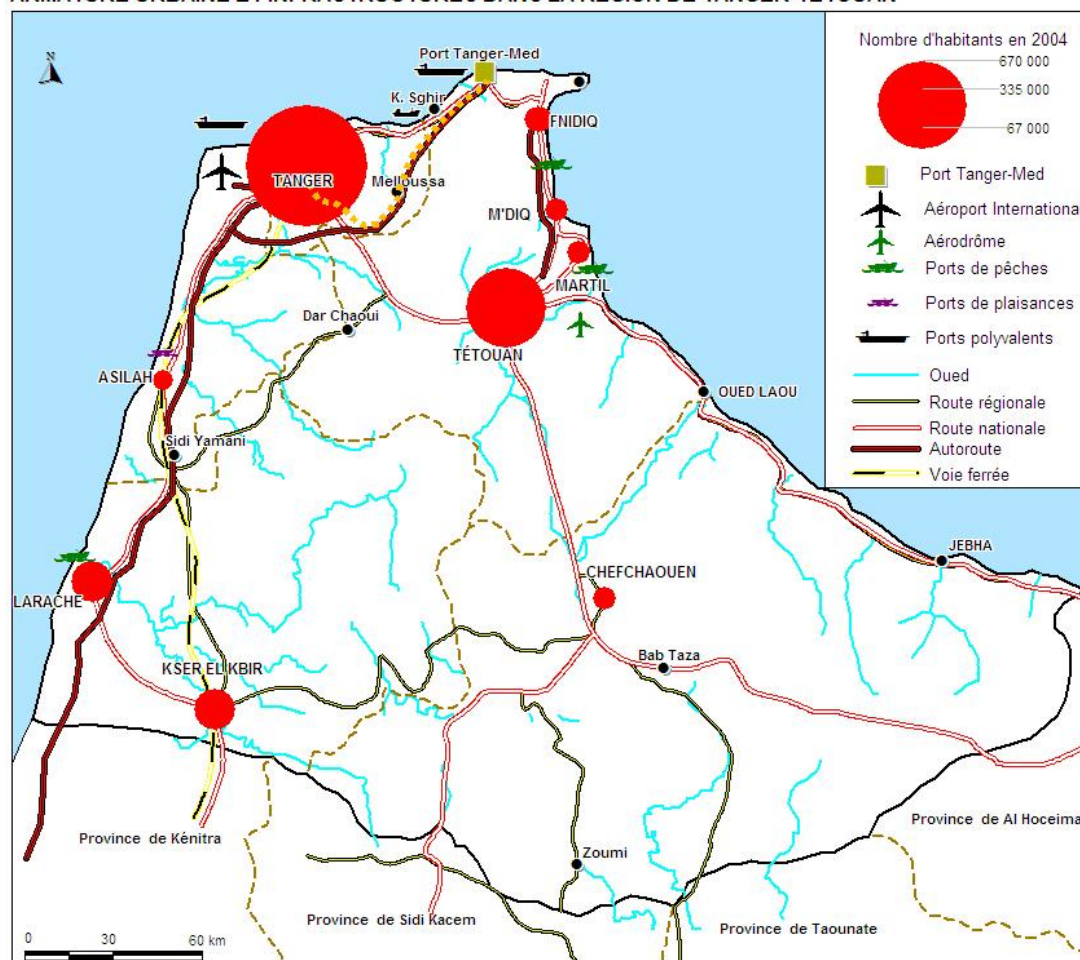
Source : Direction de l'aménagement du territoire, débat national sur l'aménagement du territoire

Le littoral méditerranéen est particulièrement soumis à une double pression de l'urbanisation et du développement touristique, en l'absence d'outils opérationnels de protection/valorisation des sites. Sur le littoral tétouanais par exemple, les unités touristiques ont occupé les séquences de façade maritime situées entre les centres urbains de Martil, Mdiq et Fnideq. La réalisation de la double voie et de l'autoroute (axes méridiens) accélère le processus de densification de ce littoral par l'implantation d'ensembles davantage résidentiels que touristiques. Quant au littoral du détroit, la séquence située entre le SIBE Jbal Moussa et Ksar Seghir est occupée par le PTM, les infrastructures et les zones logistiques. Enfin, l'ensemble du littoral est soumis à une pression spéculative alimentée par la hausse des valeurs foncières et immobilières.

2.5. Déficit en équipements et en infrastructures, malgré de récentes améliorations liées aux grands projets

L'axe Tanger-Larache, qui relie la région à l'axe économique Casablanca-Kénitra, demeure le plus fréquenté avec plus de 9 000 véhicules par jour : cet axe est massivement emprunté par le transport international routier et par les flux de MRE et de touristes durant la période estivale.

ARMATURE URBAINE ET INFRASTRUCTURES DANS LA RÉGION DE TANGER-TÉTOUAN



Les infrastructures routières et autoroutières ont été récemment renforcées et complétées par des liaisons routières (voies rapides), autoroutières et ferroviaires pour desservir le nouveau PTM. Cependant, la région Tanger-Tétouan reste confrontée à des problèmes de sous-équipement, compte tenu du retard important accumulé en matière d'infrastructure, notamment en termes de routes et d'accès aux services de base (eau et assainissement). Les liaisons routières entre les villes et les communes rurales restent faibles. L'infrastructure routière qui dessert les douars est défectueuse, surtout en zone de montagne avec certaines communes rurales toujours enclavées.

Le projet Tanger Med a apporté de grandes infrastructures (autoroute, voies rapides, chemin de fer) qui restent à compléter par des routes de desserte locale : il subsiste un décalage entre le niveau performant des nouvelles infrastructures et le déficit en matière de desserte et d'accès aux services de base dans les territoires ruraux et sous-équipés. L'arrière pays reste enclavé et desservi par quelques routes secondaires de mauvaise qualité, abîmées par le trafic engendré par l'exploitation de carrières, avec des chaussées qui se dégradent vite pendant la saison des pluies.

Plusieurs centaines de douars et localités sont toujours difficiles d'accès, dépourvues d'équipements et de services de base (eau, électricité, assainissement) et accusent un déficit en équipements collectifs. Néanmoins, des efforts ont été entrepris en matière de desserte en eau potable et en électricité (programmes PAGER et PERG).

Par ailleurs, les centres urbains de la région sont confrontés au problème de l'assainissement qui porte atteinte à l'environnement naturel et menace le littoral et les ressources en eau. Ce problème est aggravé par l'urbanisation accélérée que connaît la région.

3. Croissance urbaine alimentée par l'exode rural

La région Tanger-Tétouan enregistre une croissance urbaine modérée, avec des écarts selon les villes, et un dépeuplement de certaines communes rurales sous-équipées.

3.1. Evolutions démographiques dans la région Tanger-Tétouan

Selon le dernier recensement (2004), la région Tanger-Tétouan compte 2 504 000 habitants, soit 8,15 % de la population marocaine, dont 58,24 % en milieu urbain, soit un taux d'urbanisation légèrement supérieur à la moyenne nationale (55 % en 2004). Selon les projections du Haut Commissariat au Plan (HCP), la région compte 2 625 000 habitants en 2008.

Avec 724 000 habitants estimés en 2008, Tanger regroupe 52 % de la population urbaine de la région (1 477 000 habitants).

Tableau 2. Evolution de la population de la région Tanger-Tétouan, par milieu de résidence. RGPH 1982-1994-2004

	1982			1994			2004		
	Urbain	Rural	Total	Urbain	Rural	Total	Urbain	Rural	Total
Tanger-Asilah	312 227	124 000	436 227	526 215	101 748	627 963	724 000	53 000	777 000
Tétouan	227 813	157 664	385 477	367 349	169 941	537 290	475 000	147 000	622 000
Larache	136 912	181 816	318 728	201 485	229 991	431 476	222 000	253 000	475 000
Chefchaouen	26 499	282 525	309 024	42 914	396 389	439 303	56 000	475 000	531 000
Ensemble région	703 451	746 005	1 449 456	1 137 963	898 069	2 036 032	1 477 000	1 027 000	2 504 000
Maroc	8 730 399	11 689 156	20 419 555	13 407 835	12 665 882	26 073 717	16 755 000	13 417 000	30 172 000

Les villes de la région Tanger-Tétouan enregistrent un taux d'accroissement moyen annuel de 2,4 % au cours de la dernière période intercensitaire 1994-2004, en baisse par rapport à la période précédente (4,09 % par an entre 1982 et 1994, 3,8 % par an entre 1971 et 1982), alors que le taux d'accroissement en milieu rural est en baisse continue : 1,9 % de 1971 à 1982, 1,6 % sur la période 1982-1994 et 1,4 % entre 1994 et 2004.

Ces moyennes cachent des disparités importantes selon les communes :

- Des communes avec des taux de croissance élevés, voire très élevés, dans les municipalités du littoral de Tétouan (à Fnideq, Martil et Mdiq, avec respectivement 4,5 %, 5,4 % et 5,7 %) et les communes périphériques de Tanger : El Aouama (7,2 %), Al Bahraoyine (3,8 %).
- Des taux très faibles voire négatifs dans les communes rurales au centre et à l'ouest de la région notamment les communes rurales de la wilaya de Tanger-Asilah et de la province de Larache.

3.2. Taux d'urbanisation dans la région Tanger-Tétouan

Le taux d'urbanisation de la région Tanger-Tétouan a progressé au cours des dernières décennies : 48,5 % en 1982, 55,9 % en 1994 et 57,5 % en 2004.

La préfecture de Tanger enregistre un taux d'urbanisation de 90,5 %, suivie de la province de Tétouan (74,6 %), ce qui traduit une concentration de la population urbaine dans la partie nord de la péninsule tingitane, dans les villes de Tanger et Tétouan, ainsi que les centres urbains du littoral tétouanais (Martil Mdiq et Fnideq).

A l'inverse les provinces de Larache et surtout de Chefchaouen enregistrent des taux d'urbanisation faible pour la première (46,2 %) et très faible pour la seconde (10,3 %).

Enfin, la province Fahs Anjra, limitrophe à Tanger, couvre un territoire complètement rural dont le profil démographique est appelé à changer profondément sous les effets escomptés des projets en cours (Tanger Med, infrastructures, zones industrielles, ville nouvelle).

Tableau 3. Evolution du taux d'urbanisation. Région Tanger-Tétouan 1982-1994-2004

Années / Prov. Préf.	Population urbaine			Population totale			Taux d'urbanisation		
	1982	1994	2004	1982	1994	2004	1982	1994	2004
Tanger-Asilah	312 227	382 061	703614	436 227	447 704	777 000	71,57%	85,34%	90,5%
Fahs-Béni Makada	-	144 154	-	-	180 259	-	-	79,97%	-
Tétouan	227 291	367 349	463 968	384 955	537 290	622 000	59,04%	68,37%	74,6%
Larache	137 434	201 485	219 577	319 250	431 476	475 000	43,05%	46,70%	46,2%
Chefchaouen	26 499	42 914	54 762	309 024	439 303	531 000	8,58%	9,77%	10,31%
Tanger - Tétouan	703 451	1 137 963	1 441 921	1 449 456	2 036 032	2 504 000	48,53%	55,89%	57,5%

Sources : Etude du bi-pôle Tanger-Tétouan, 2003, et RGPH 2004.

L'urbanisation de la région Tanger-Tétouan est davantage alimentée les flux migratoires que par l'accroissement naturel : PISF de la région est de 2,1 et il est encore plus faible à Tanger. La ville de Tanger attire le plus grand nombre de migrants qui arrivent dans la région (40 %) suivie par Tétouan, deuxième ville de la région qui fixe 30 % des migrants, et Larache qui ne reçoit que 19 % des flux migratoires principalement liés à l'exode rural.

Compte tenu de son poids démographique, la ville de Tanger joue un rôle important dans la fixation des mouvements migratoires et ce malgré un taux de croissance relativement modéré.

3.3. L'armature urbaine de la région Tanger-Tétouan

Tableau 4. Evolution de l'armature urbaine de la région Tanger-Tétouan. 1982, 1994 et 2004

Année	1982	1994	2004	TAAM 1982-1994	TAAM 1994-2004
Tanger	293 446	497 147	669 685	4,49 %	3%
Tétouan	199 615	277 516	320 539	2,78 %	1,5%
Ksar el Kebir	73 541	107 516	107 380	2,78 %	0%
Larache	63 893	90 400	107 371	2,49 %	1,7%
Fnideq	13 613	34 486	53 559	8,05 %	4,5%
Martil	9 185	23 143	39 011	8,00 %	5,4%
M'diq	4 878	21 093	36 011	15,00 %	5,7%
Chefchaouen	13 563	31 410	35 709	2,49 %	1,3%
Asilah	18 781	24 588	28 217	2,75 %	1,4%

Sources : RGPH 1982, 1994, 2004.

L'armature urbaine de la région Tanger-Tétouan est composée de deux doublets urbains et de plusieurs centres urbains satellites des grandes villes :

- Le bi-pôle Tanger-Tétouan, avec deux grandes villes distantes d'environ 60 km, dépasse le million d'habitants. Compte tenu de son poids démographique, Tanger joue un rôle important dans la fixation des flux migratoires.
- Larache et Ksar El Kébir, avec environ 100 000 habitants chacune, sont situées dans la même province qui affiche un taux d'urbanisation de 49 %, mais les deux villes enregistrent des taux de croissance différents : 1,7% pour Larache et une croissance nulle pour Ksar El Kébir.
- Des centres de moindre importance, avec des fonctions différentes, sont situés dans deux environnements différents :

- les villes du littoral de Tétouan dont l'activité est liée au commerce et au tourisme (Martil, Mdiq et Fnideq), avec des taux de croissance élevés (jusqu'à 5,7 % par an pour Mdiq), sont situés dans un territoire désormais fortement urbanisé ;
- Chefchaouen est le chef-lieu d'une province de montagne faiblement urbanisée (10,3 %), avec un taux de croissance de l'ordre de 1,3% par an.

La littoralisation se manifeste par un glissement de la population vers la côte, phénomène qui risque de s'intensifier avec la réalisation des infrastructures récentes (la rocade méditerranéenne, l'autoroute et la voie rapide Tétouan-Fnideq), accentuant la pression sur un littoral fragile, sous-équipé et dont les centres urbains sont confrontés à de graves problèmes d'assainissement.

4. Poids économique de la région Tanger-Tétouan

L'activité de la région Tanger-Tétouan repose principalement sur l'industrie, le BTP, le commerce et les services.

Tableau 5. Répartition des établissements et de l'effectif d'emploi selon les secteurs d'activités

Province ou préfecture	Industrie		BTP		Commerce		Services		TOTAL	
	Nbre Ets	Nbre Emploi	Nbre Ets	Nbre Emploi	Nbre Ets	Nbre Emploi	Nbre Ets	Nbre Emploi	Nbre Ets	Nbre Emploi
Tanger-Asilah	4 124	44 422	419	2 129	10 998	22 322	5 963	22 779	21 504	91 652
Fahs-Béni Makada	1 266	7 943	224	1 004	2 743	4 564	1 262	2 859	5 495	16 370
Tétouan	3 734	18 248	280	790	12 416	22 044	4 672	14 723	21 102	55 805
Larache	2 045	9 114	218	480	6 502	10 797	2 306	6 049	11 071	26 440
Chefchaouen	1 016	2 204	49	136	3 337	5 073	1 352	3 041	5 754	10 454
Total Région	12 185	81 931	1 190	4 539	35 996	64 800	15 555	49 451	64 926	200 721
Total Maroc	153 815	821 991	8 722	54 036	412 387	761 056	175 992	602 209	750 916	2 239 292
<i>Région par rapport au Maroc</i>	7,92	9,97	13,64	8,40	8,73	8,51	8,84	8,21	8,65	8,96

Source : Recensement économique 2001.

Déjà en 1994, le secteur de l'industrie et de l'artisanat constituait le principal fournisseur d'emploi avec un taux de la population active occupée de 30 % et 24 % respectivement à Fahs-Béni Makada et Tanger-Asilah. Les secteurs du commerce et du BTP occupaient la seconde place.

Le taux d'activité dans la région Tanger-Tétouan se situe autour de 46 %, celui du chômage ne dépasse pas les 10 %. Le chômage a nettement reculé au cours des dernières années : en 1994, le taux de chômage était très élevé dans les préfectures Tanger-Asilah (19,9 %) et Fahs Béni-Makada (18,6 %), puis il a reculé de moitié pour s'établir autour de 9 % en 2006.

4.1. Tanger-Tétouan, deuxième pôle industriel du Maroc

La région Tanger-Tétouan représente le deuxième pôle industriel du Maroc après le Grand Casablanca. La wilaya de Tanger constitue le pôle majeur de l'industrie régionale (72 % des emplois industriels de la région). Tanger a réussi son essor dans le secteur secondaire : c'est la deuxième ville industrielle du royaume, le deuxième pôle textile du pays derrière Casablanca.

En 2005, le secteur industriel concentre 75 850 emplois permanents dans la région Tanger-Tétouan et un chiffre d'affaire de 18 milliards de dirhams, soit environ 7 % du total national. La production industrielle et la part des exportations représentent respectivement 6,3 % et 6 % de l'ensemble national, avec des investissements estimés à 1,358 milliards de Dh.

Au cours de la période 1998-2005, la progression des emplois industriels permanents dans la région Tanger-Tétouan a été de 7,7 % par an, taux supérieur à celui relevé à l'échelle nationale : 1,2 % par an au cours de la même période. En matière d'investissement, la progression a été encore plus forte, avec 13,2 % par an pour la région contre 3,9 % par an pour le Maroc.

La région Tanger-Tétouan et en particulier l'agglomération tangéroise se sont donc imposées en tant que pôles de croissance, certes de taille beaucoup moins grande par rapport à Casablanca mais avec un dynamisme beaucoup plus soutenu.

Le secteur industriel de la région est dominé par l'habillement, le textile et le cuir, principalement destinés à l'export. L'industrie mécanique et métallurgique et l'industrie agro-alimentaire viennent en deuxième et troisième position, avec 25 % et 20 % des exportations de la région en 2000.

Tableau 6. Structure industrielle de la région Tanger-Tétouan en 2000

Secteur d'activités	Etablissements	Emplois	Production
Agroalimentaire	23,5%	12,4%	53,72 %
Textile et cuir	27,8%	68,5%	20,5%
Chimique et para chimique	27,8%	9,4%	12,8%
IMME	12,9%	9,0%	12,8%
Ensemble	10%	100%	100%

Source : Etude du Bipole Tanger-Tétouan (2003)

En termes de production, l'industrie agroalimentaire domine (53,72 % en 2000), suivie par le textile et cuir (20,5 %), puis les industries chimiques, para-chimiques et les IMME (12,8 %).

L'industrie tangéroise est fortement spécialisée dans les branches exportatrices, notamment pour le secteur textile et confection, ce qui la rend dépendante vis-à-vis des marchés extérieurs.

4.2. Tanger-Tétouan, une destination touristique attractive

La région Tanger-Tétouan, connue par ses sites pittoresques et son caractère cosmopolite, a bénéficié de sa position géographique à proximité de l'Europe pour s'affirmer comme une destination touristique, avec plus de 9 % du total des nuitées nationales dans les hôtels classés, même si le secteur a connu une forte baisse au cours des années 90.

Tanger est une ville de passage obligé pour les voyageurs empruntant la voie terrestre à destination ou en provenance de l'Europe : on estime à deux millions le nombre annuel de personnes qui traversent les frontières maritimes de la région.

Tanger constitue le pôle touristique le plus attractif de la région, loin devant Tétouan et Chefchaouen – qui malgré sa forêt dense et son riche patrimoine dispose d'un potentiel touristique encore sous-exploité.

Les projets touristiques en cours vont contribuer à renforcer l'attractivité de la région et à dynamiser un secteur touristique qui s'essouffait ces dernières années. Le projet de la station balnéaire Port Lixus engagé près de Larache sur l'Atlantique dans le cadre du plan Azur et la réalisation de plusieurs unités touristiques sur la Méditerranée, ainsi que le développement du tourisme rural, ainsi que la coopération étroite avec plusieurs partenaires internationaux, contribuent à renforcer la capacité d'accueil et à valoriser le potentiel touristique. Cependant, cette politique se heurte à plusieurs problèmes, en particulier la pollution de la baie de Tanger. Par ailleurs, la *balnéarisation* se renforce alors que le riche patrimoine architectural et culturel n'est pas mis en valeur. L'arrière-pays est lui aussi délaissé au profit du front de mer.

4.3. La pêche, une activité d'appoint dans la région Tanger-Tétouan

Le secteur de la pêche est à dominante artisanale et côtière, malgré les 375 km de façade maritime qui offrent de bonnes potentialités. La région dispose de cinq ports d'inégale importance : Tanger, Asilah, Larache, Martil et M'diq, qui comptent 2 400 unités de pêche, employant 14 000 marins, offrant des activités d'appoint dans les communes rurales du littoral et permettant une production de 19 000 tonnes (4 % des prises au niveau national).

5. Enjeux multiples d'un pôle de croissance économique

La Région Tanger-Tétouan, longtemps délaissée et minée par les trafics de contrebande et de drogue, constitue aujourd'hui un véritable pôle de croissance économique qui bénéficie de plusieurs atouts mais qui présente également des fragilités.

Les atouts sont multiples : position sur le Détroit, qualité et diversité du cadre naturel et de l'environnement, dynamisme des activités économiques qui ont enregistré une croissance soutenue ces dernières années et qui sont renforcées par de grands projets d'infrastructures.

5.1. Indicateurs de performance économique

La croissance des investissements dans le secteur industriel de la région Tanger-Tétouan est plus rapide que celle relevée à l'échelle nationale. Entre 1998 et 2005, les investissements industriels dans la région ont progressé au rythme moyen de 13,27 % par an, soit presque trois fois le rythme relevé au niveau national (3,9 %). L'impact de cette croissance sur l'emploi s'est traduit notamment par le recul du taux de chômage de moitié au cours de la dernière décennie.

La progression de la consommation du ciment dans la région Tanger-Tétouan dépasse le rythme d'évolution de la consommation nationale : de 2002 à 2006, elle a progressé de 11,3 % contre 6 % à l'échelle nationale, portant la part de la région dans la consommation nationale du ciment de 10,3 % en 2002 à 13,2 % en 2006. Cette progression résulte notamment des travaux réalisés pour le PTM et les infrastructures qui l'accompagnent (routes, barrages, autoroute et chemin de fer), mais également de la croissance enregistrée dans le secteur immobilier touristique et résidentiel.

5.2. Tanger Med, un chantier colossal, une offre logistique intégrée

Le complexe portuaire Tanger-Méditerranée est placé au centre de tous les espoirs pour le développement de la région Tanger-Tétouan. Cette initiative de l'Etat remonte à l'été 2002 : le projet englobe un port en eaux profondes, des zones franches commerciales et industrielles et des infrastructures autoroutières et ferroviaires.

Le nouveau complexe portuaire est relié aux villes de la péninsule tingitane par un réseau de communication qui comprend autoroutes, voies rapides et une nouvelle ligne de chemins de fer :

- un tronçon autoroutier de 61 km relie le complexe portuaire à l'autoroute Rabat - Tanger,
- un axe ferroviaire dessert le PTM depuis juin 2009⁷,
- la route Tanger-Tétouan est en cours de transformation en voie-express,
- une voie-express permettra la liaison du port avec la zone franche commerciale de Fnideq.

⁷ Mercredi 17 Juin 2009, le roi a procédé à l'inauguration de la nouvelle ligne ferroviaire assurant la connexion du port Tanger Méditerranée au réseau ferré national, *une nouvelle connexion stratégique pour le territoire*. « L'apport socio-économique attendu de cette connexion par rail est un enjeu majeur pour le Maroc en général et pour la région du nord en particulier. Elle permettra entre autres : de contribuer à la relance et l'insertion de cette région dans le tissu économique national en renforçant l'infrastructure de communication nécessaire pour le développement des échanges inter-régions, de faire bénéficier l'arrière pays du port de la compétitivité logistique induite par le nouveau complexe à travers le développement de plusieurs plate-formes industrielles au niveau des pôles économiques du royaume (Zones d'Activités Logistiques, Ports Secs ...), de favoriser le développement du tourisme Europe – Maroc en général et de faciliter l'accueil et le transfert des MRE, en particulier durant la saison estivale, d'assurer un trafic important « mass transit » au profit du personnel en activité dans le complexe portuaire à travers un système de navettes cadencées. (...) En investissant près de 3,2 milliards de db dans ce projet d'envergure, l'ONCF prévoit de capter des parts importantes du trafic potentiel dont recèle le port. Sur le plan des passagers, ce sont près de 700 000 voyageurs qui sont attendus annuellement. Un service de 16 navettes par jour à raison d'un départ chaque 2 heures est prévu pour les transporter dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Sur le plan des marchandises, la consistance et la diversité du trafic attendu (400 000 conteneurs eip et quelques 400 000 voitures Renault entre autres), permettront de repositionner le fret ferroviaire sur le marché national » (ONCF, www.oncf.ma)

Situé à 35 kilomètres à l'est de Tanger, la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée comprendra une zone franche logistique d'exportation attenante au port, deux zones franches industrielles à Melloussa et une zone franche commerciale à Fnideq.

Placé parmi les priorités de l'Etat et érigé en zone spéciale de développement, le projet Tanger-Méditerranée, couvre un territoire de 500 km². Le complexe portuaire du site Oued er-Rmel vise à affirmer le rôle du Maroc dans les échanges en Méditerranée, avec une ouverture sur la *Mare Nostrum*, et à stimuler le tissu productif du Nord du royaume en attirant les investissements directs étrangers. La presse parle du « *futur Singapour de la Méditerranée* ».

Les porteurs du projet évoquent les points suivants pour justifier la création du nouveau port :

- a) le trafic de transbordement de conteneurs représente une opportunité de développement en raison de l'augmentation du trafic en Méditerranée et de la situation du Maroc par rapport au détroit de Gibraltar ;
- b) le port de Tanger atteint un seuil de saturation et ne peut faire face à la croissance du trafic conteneurs et des camions TIR.

Le projet Tanger-Méditerranée a pour but de servir de plate-forme de transbordement pour désengorger le port de Tanger et capter une partie du trafic méditerranéen, de développer le transport des camions TIR, de rationaliser le transport de céréales à l'échelle nationale, de desservir l'*hinterland* de Tanger en produits pétroliers raffinés, de mettre à la disposition des entreprises exportatrices un port performant. Le port de Tanger-Ville est supposé se spécialiser dans les activités de tourisme et de plaisance, abandonnant progressivement le transport de personnes et de marchandises.

Les objectifs sont « (de) *positionner le Nord du Maroc comme fournisseur du marché européen fort de 300 millions de consommateurs en s'appuyant sur l'accord de libre échange avec l'Union Européenne, de rééquilibrer l'aménagement du territoire en faveur de la région Nord et de créer des milliers d'emplois* » (TMSA, 2003). Les créations d'emplois et de valeur ajoutée seront sans précédent dans un pôle performant et dynamique devant permettre le repositionnement stratégique de l'économie nationale.

La société de droit privé marocain *Agence spéciale Tanger Méditerranée TMSA*⁸ est responsable des études, de la coordination et de la réalisation du projet.

Quatre terminaux sont prévus au PTM :

- Le terminal TIR. Progressivement, les camions TIR transiteront par le nouveau PTM et non plus par le port de Tanger.
- Le terminal import-export de marchandises. La construction du PTM vise à éliminer progressivement le trafic de marchandises du port de Tanger-Ville.
- Le terminal céréalier. La plupart des céréales importées au Maroc sont déchargées à Casablanca, point central du commerce de grains à l'échelle du pays. Fès est un pôle relais du marché céréalier national. Cette situation est à l'origine de déséquilibres régionaux et de flux inutiles. Le projet Tanger-Méditerranée vise à atténuer ce déséquilibre.
- Le terminal pétrolier. « *Le poste pétrolier a pour vocation de desservir l'hinterland de Tanger en produits pétroliers. Les investissements à réaliser correspondent à la création d'une capacité de stockage de produits raffinés, et de développement de l'activité de soutage des navires en escale au port, et de transit à travers le détroit de Gibraltar* » (TMSA, 2003, *op. cit.*, p. 15).

⁸ Société anonyme à directoire et à conseil de surveillance bénéficiant d'une autorisation d'expropriation pour les terrains devant accueillir le port de Tanger-Méditerranée et les zones franches, c'est-à-dire de prérogatives relevant de la puissance publique.

Le projet Tanger-Méditerranée ne se limite pas à la création du port et envisage la création de zones franches qui devraient permettre la création de plus de 150 000 emplois :

- La zone franche logistique sera attenante au port et d'une superficie d'environ 100 hectares. Elle comprendra des activités logistiques, post-manufacturières (assemblage, emballage) et de distribution (groupage-dégroupage, stockage).
- Deux zones franches industrielles. La première est située dans la commune rurale de Melloussa, au cœur de la péninsule tingitane, au milieu du triangle Tanger-Tétouan-Ceuta, à environ 20 km au sud du PTM. La seconde, située à une dizaine de kilomètres de Tanger, est affectée à l'usine Renault. Ces deux zones franches industrielles sont réservées « *aux opérateurs désirant tirer avantage des coûts de transformation compétitifs tout en bénéficiant des effets de plate-forme multimodale unique offerte par le site* » (TMSA, *Ibid*, p. 16).
- La zone franche commerciale se situera à Fnideq, à proximité du poste frontière de Bab Sebta. Les locaux commerciaux (20 000 m²) accueilleront environ 500 entreprises.
- La zone franche touristique prévoit des complexes hôteliers et des parcs d'attraction. La viabilisation du terrain sera confiée à un opérateur qui assurera le rôle de guichet unique auprès des acquéreurs des lots.

A travers ce projet pharaonique, le Maroc entend se positionner dans l'économie mondialisée en complétant le dispositif portuaire en Méditerranée.

De plus, Tanger-Méditerranée permettra de décongestionner le port de Tanger ; Le port *Tanger-ville* devrait se spécialiser dans les activités touristiques et de plaisance.

Les experts attendent de Tanger-Méditerranée des retombées de l'ordre de 60 000 à 200 000 emplois. Se pose alors la question du logement et du transport des employés du port et des nouvelles zones industrielles, même si plusieurs villes nouvelles seront créées de toutes pièces et viendront se greffer sur les centres ruraux existants : projets de création de deux villes nouvelles (Chrafate à Melloussa et Ksar Seghir).

Enfin, le défi du PTM est posé en termes d'intégration du projet dans la région en diffusant les effets du développement sur l'ensemble du territoire.

5.3. Projet de Grande Plateforme Industrielle

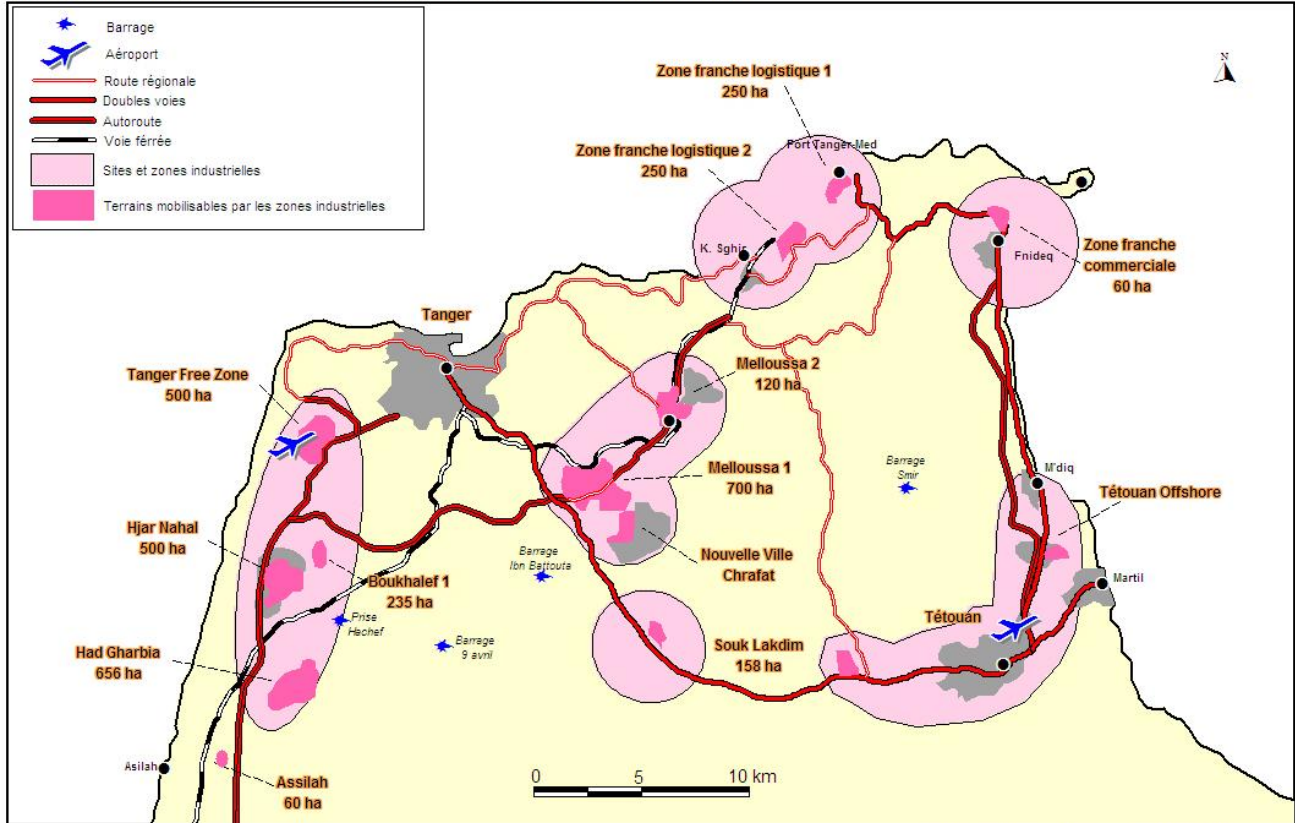
La région Tanger-Tétouan ambitionne de se doter d'une grande plateforme industrielle en tirant profit de sa position géographique, avec près de 5 000 ha qui constituent une offre foncière abondante pour les investissements industriels.

A terme, l'objectif est d'accueillir 300 000 emplois industriels. Ce potentiel permettra à la région de multiplier par dix la superficie des zones industrielles évaluées à 500 ha en 2002.

Cette plateforme industrielle concerne l'ensemble de la région Tanger-Tétouan, avec cinq grands pôles de développement :

- Zone logistique à proximité du port de Tanger Med et qui s'étend jusqu'à Ksar Seghir.
- Pôle de développement de Melloussa, avec la zone franche industrielle affectée au projet Renault dont l'usine entraînera l'implantation de nombreux sous-traitants.
- Prolongement de la TFZ et de la zone industrielle de Gueznaya, à la sortie de Tanger en direction de Rabat.
- A Tétouan pour contribuer à un rééquilibrage industriel entre les deux villes du bi-pôle.
- A Larache, avec la volonté de tirer profit de la proximité des périmètres irrigués du Loukous.

Grandes plates formes industrielles projetées dans la région de Tanger-Tétouan



Ce projet de grande plateforme industrielle est engagé :

- Une première convention porte sur l'acquisition par TMSA de 3 000 ha de terrains publics et 2 000 ha supplémentaires en cours d'acquisition dans un rayon de 100 km autour de Tanger Med, l'ensemble pour un coût d'environ un milliard de Dh.
- Une deuxième convention porte sur l'aménagement d'une zone dédiée à l'*offshoring* dans la périphérie de Tétouan.

A l'image de l'expérience de TFZ, les terrains dédiés au développement des parcs industriels seront gérés par TMSA : guichet unique pour les entreprises.

5.4. Emergence du bi-pôle Tanger-Tétouan

Tanger exerce une polarisation importante sur la région en raison de la concentration des activités, des équipements et des services, ce qui traduit des déséquilibres dans l'armature urbaine régionale avec une vingtaine de villes et de centres urbains de tailles et de fonctions variables.

Tanger et Tétouan sont à la tête des réseaux urbains et rayonnent sur l'ensemble de la région. Ces deux villes concentrent l'essentiel des activités industrielles de la région, des équipements structurants et des services supérieurs (université, hôpitaux, banques).

Distantes d'environ 60 km et reliée par la nouvelle voie rapide, les villes de Tanger et Tétouan offrent des complémentarités sur les plans économique et culturel, ce qui est favorable à l'émergence d'une métropole urbaine « bicéphale » et capable de jouer le rôle de locomotive du développement.

6. Dysfonctionnements et fragilités : enjeu de consolidation

Malgré ses multiples atouts et ses potentialités, la région Tanger-Tétouan demeure confrontée à des dysfonctionnements et des fragilités qui limitent ses performances : pressions sur le milieu naturel, insuffisante maîtrise du développement urbain, inégalités socio-spatiales, etc.

6.1. Pressions sur le milieu naturel

La projection de la population pour l'an 2010 table sur 2,8 millions d'habitants dans la région Tanger-Tétouan, avec un taux d'urbanisation de 86,4 %.

L'urbanisation conduit au dépeuplement de certaines communes rurales, accentuant leur sous-équipement et leur enclavement, et aggrave la pression sur les ressources naturelles, la forêt et le littoral : effets de l'urbanisation, du développement du tourisme balnéaire et de la réalisation des grandes infrastructures (autoroutes, chemin de fer, etc.).

Ainsi, la protection de l'environnement constitue un défi à relever dans les années à venir : maîtrise du réseau hydraulique, protections contre les inondations, préservation de la forêt et des servitudes sur les zones à fortes pentes, traitement des eaux usées et des déchets solides.

6.2. Insuffisante maîtrise du développement urbain

La région enregistre une croissance urbaine alimentée par l'exode rural qui conduit à un accroissement des besoins en logements, équipements, services et emplois dans des villes déjà confrontées à des déficits importants dans ces secteurs.

La croissance urbaine de la région (2,4 %) est inégalement répartie : très forte sur le littoral tétouanais (Martil, Mdiq et Fnideq), soutenue à Tanger et relativement faible sur le reste des villes de la région, voire nulle à Ksar El Kébir, une ville de 100 000 habitants qui stagne.

Les villes de la région, déjà confrontées à des difficultés de sous équipements, sont insuffisamment préparées pour recevoir cet afflux de population, ce qui conduit à des extensions urbaines non maîtrisées et sous-équipées (habitat non réglementaire).

6.3. Redistribution et intégration sociale

S'appuyant sur les infrastructures et les zones franches, avec une ouverture sur l'économie mondiale, le modèle de développement de la région Tanger-Tétouan interpelle quant à sa capacité à intégrer l'ensemble du territoire régional, en répondant à la demande sociale en matière de logements, d'équipements et de services tout en préservant les équilibres environnementaux.

Plusieurs préoccupations sont soulevées :

- La dimension sociale du développement en termes d'accès à l'emploi pour une frange de population encore touchée par l'analphabétisme et d'adaptation de la formation professionnelle par rapport aux besoins de la croissance.
- La mise à niveau des services urbains en tant qu'impératif économique pour les entreprises et enjeu social pour les habitants. L'amélioration de la compétitivité économique implique le renforcement des infrastructures ; la perspective d'un développement durable est incomptable avec la persistance de zones d'habitat sous-équipé ou insalubre.
- La maîtrise du développement urbain : renouvellement des tissus urbains et extensions.

6.4. Enjeux de développement pour la région Tanger-Tétouan

Le diagnostic territorial établi sur la région Tanger-Tétouan permet de dégager quelques pistes susceptibles d'éclairer certaines problématiques de développement de la région :

- Le renforcement des liens de complémentarité entre les capitales régionales de Tanger et Tétouan, tout en préservant la spécificité économique et culturelle de chaque ville, est favorable à l'émergence d'un bi-pôle qui pourra renforcer la compétitivité de la région.
- L'accroissement des effets du Projet Tanger-Med, en termes d'accès à l'emploi et d'amélioration des revenus et des conditions de vie pour la population locale, passe par la réduction du décalage entre la qualité des nouvelles infrastructures et la faiblesse de l'accessibilité locale et des services de proximité pour éviter que le sous-équipement du milieu rural n'accélère le dépeuplement des territoires enclavés de la région.
- La protection/valorisation du littoral implique le développement de l'intérieur de la région pour éviter une littoralisation excessive qui accélérerait le dépeuplement des communes rurales. Cela renvoie à des actions pour contenir la pression démographique sur les villes et pour réduire l'impact des ensembles touristiques et résidentiels sur le littoral (axe Mdiq-Fnideq notamment) et prévenir un développement soutenable sur le littoral du détroit.
- La maîtrise du foncier dans une région déjà confrontée à la faible immatriculation des terrains et à une forte spéculation résultant des transformations en cours. La maîtrise du foncier nécessite la mise en place de structures de gestion foncière et des dispositifs susceptibles de contribuer à la récupération des plus values foncières générées par la réalisation des infrastructures dans un territoire autrefois compétemment enclavé.

II. Diagnostic socioéconomique de Tanger

L'agglomération tangeroise s'étend sur un territoire à cheval entre la préfecture Tanger-Asilah et la province Fahs Anjra, deux entités administratives différentes : la première fortement urbanisée, enregistre une croissance soutenue, la seconde couvre un territoire complètement rural, mais où les communes périphériques de Tanger sont en forte croissance.

Tableau 7. Wilaya de Tanger. Répartition de la population par milieu et taux d'accroissement annuel moyen

	Population urbaine en 2004	Population rurale en 2004	TAAM Urbain. 1994-2004	TAAM Rural. 1994-2004	TAAM Total. 1994-2004
Tanger-Asilah	703 614	58 969	2.9	-1.1	2.6
Fahs Anjra	0	97 295	0	2.7	2.7

Source : Direction de la statistique

En 2004, la préfecture de Tanger-Asilah comptait une population de 770 000 habitants, dont 707 614 en milieu urbain (Tanger et Asilah), avec une croissance de l'ordre de 2,6 % par an sur la période 1994-2004, légèrement supérieure en milieu urbain (2,9 %) et négative en milieu rural.

Récemment créée pour accompagner le PTM, la province Fahs Anjra comptait 97 295 habitants en 2004 : sa croissance démographique est tirée par les communes rurales périphériques de Tanger (El Aouma et Baharouiine).

1. Diagnostic démographique de l'agglomération de Tanger

Tanger a enregistré une croissance urbaine alimentée par l'exode rural et par les flux migratoires extérieurs à la région qui ont profité à la ville.

Tableau 8. Evolution de la population dans l'agglomération de Tanger. 1994-2004

	Population en 1994	Population en 2004	Taux d'accroissement. %
Arrondissements urbains de Tanger			
AR Béni Makada	144 154	238 382	5,2
AR Charf-Moghogha	108 577	141 987	2,7
AR Charf-Souani	105 882	115 839	0,9
AR Tanger-Médina	138 534	173 477	2,3
Total arrondissements	497 147	669 685	3,0
Communes périphériques de Tanger			
C.R Boukhalef	18 744	18 699	-0,78
Centre Gueznaia	1 967	3 187	4,49
C.R Al Bahraouyine	7 258	10 501	3,8
C.R Al Aouama	10 286	20 541	7,2
Total Communes périphériques	38 255	52 928	3,3
Total Agglomération Tanger	535 402	722 613	3,0
Total Maroc	26 073 717	29 891 708	1,4

Source : RGPH de 1994 et de 2004

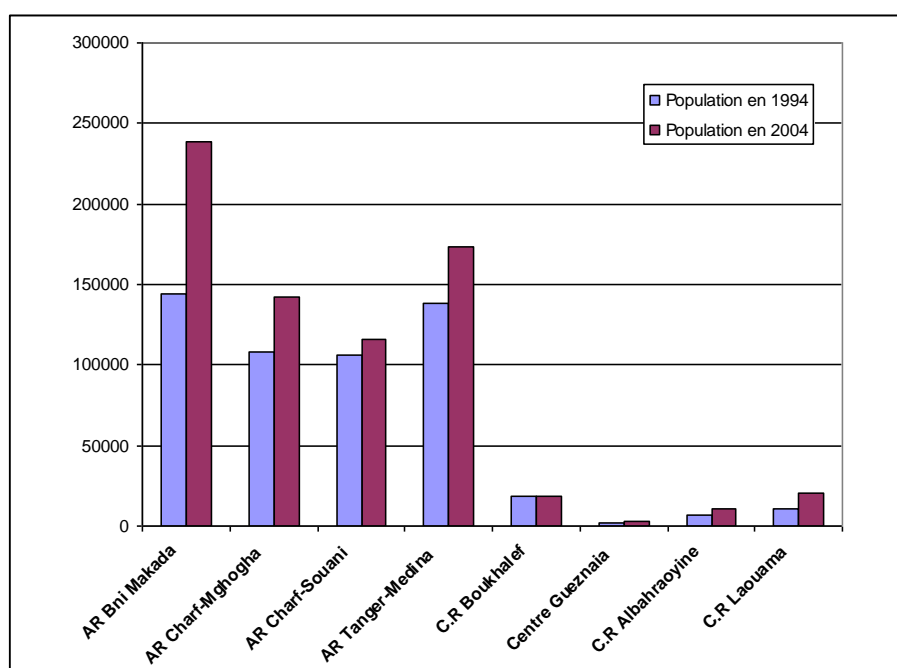
1.1. Croissance urbaine soutenue et inégalement répartie

L'agglomération de Tanger s'étend sur quatre arrondissements urbains et sur trois communes rurales périphériques. Elle a enregistré un taux de croissance de 3 % par an au cours de la dernière période intercensitaire (1994-2004), avec des variations selon les arrondissements : 0,9 % à Charf-Souani, 2,3 % à Tanger-Médina, 2,7 % à Charf-Moghogha et 5,2 % à Béni Makada.

La population des quatre arrondissements a progressé d'environ 170 000 habitants entre 1994 et 2004, alors que les trois communes rurales limitrophes de Tanger ont reçu une population d'environ 30 000 habitants au cours de la même période. La commune rurale Al Aouama, dans le prolongement de Béni Makada, a enregistré un taux élevé de 7,2 % qui dépasse de loin ceux relevés dans les communes rurales de la région (1,1 %).

Alimentée par l'exode rural et la migration en provenance de différentes régions marocaines, cette croissance place Tanger parmi les premières villes du pays en termes de croissance urbaine.

Le nombre de ménages a davantage augmenté que le nombre d'habitants : de 96 694 ménages en 1994 à 144 297 en 2004, soit un taux d'accroissement de 4,1 % par an (2,5 % à l'échelle nationale), ce qui traduit une taille moyenne des ménages en baisse : formes de décohabitation du modèle familial, nombreux travailleurs et étudiants célibataires. La taille moyenne des ménages est variable selon les arrondissements : 4,1 personnes à Tanger-Médina, 5 à Béni Makada et plus élevée dans les communes rurales périphériques (de 5 à 5,4).



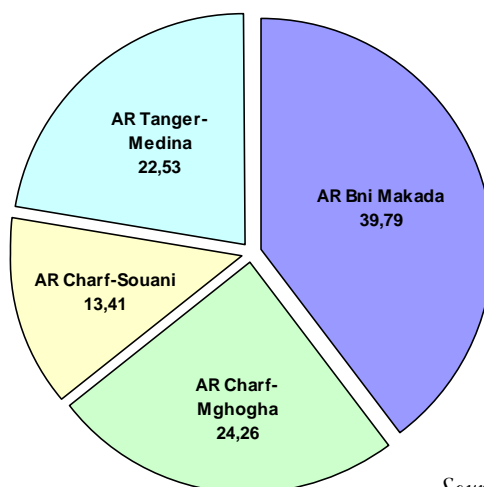
Sources : RGPH, 1994 et 2004.

1.2. Solde migratoire excédentaire

La ville de Tanger attire un grand nombre de migrants : 60 % des flux migratoires viennent de l'extérieur de la région, attirés par les emplois créés dans la ville, ce qui accentue la pression et la demande en logements et en équipements et services urbains.

Selon le recensement de 2004, Tanger enregistre un solde migratoire excédentaire de l'ordre de 94 331 habitants depuis 1994. L'arrondissement Béni Makada a reçu le plus de migrants : 44 593 en dix ans, soit 40,5 % des entrants, suivi de Charf Moghogha (24%) et de Tanger-Médina (22%).

Figure 5. Répartition du solde migratoire 1994-2004, selon les arrondissements de la ville de Tanger



Sources : RGPH, 1994 et 2004.

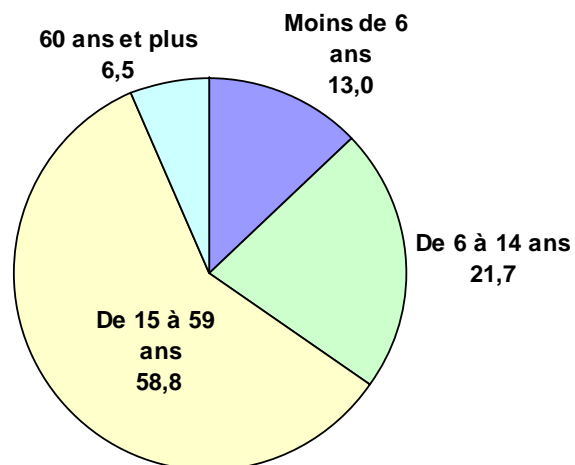
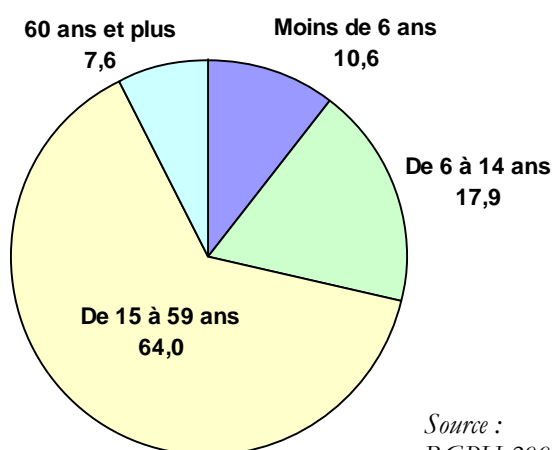
1.3. Une population jeune, mais des indicateurs sociaux plombés par l'analphabétisme

La population de la ville de Tanger est relativement jeune : 28 % a moins de 15 ans, avec une concentration des moins de 15 ans dans l'arrondissement Béni Makada (33%) qui enregistre également le plus faible taux de population âgée de plus de 60 ans (5,4%).

La population en âge d'activité (15-59 ans) constitue 64 % de la population de Tanger, ce qui est supérieur au taux relevé à l'échelle régionale (59,4%).

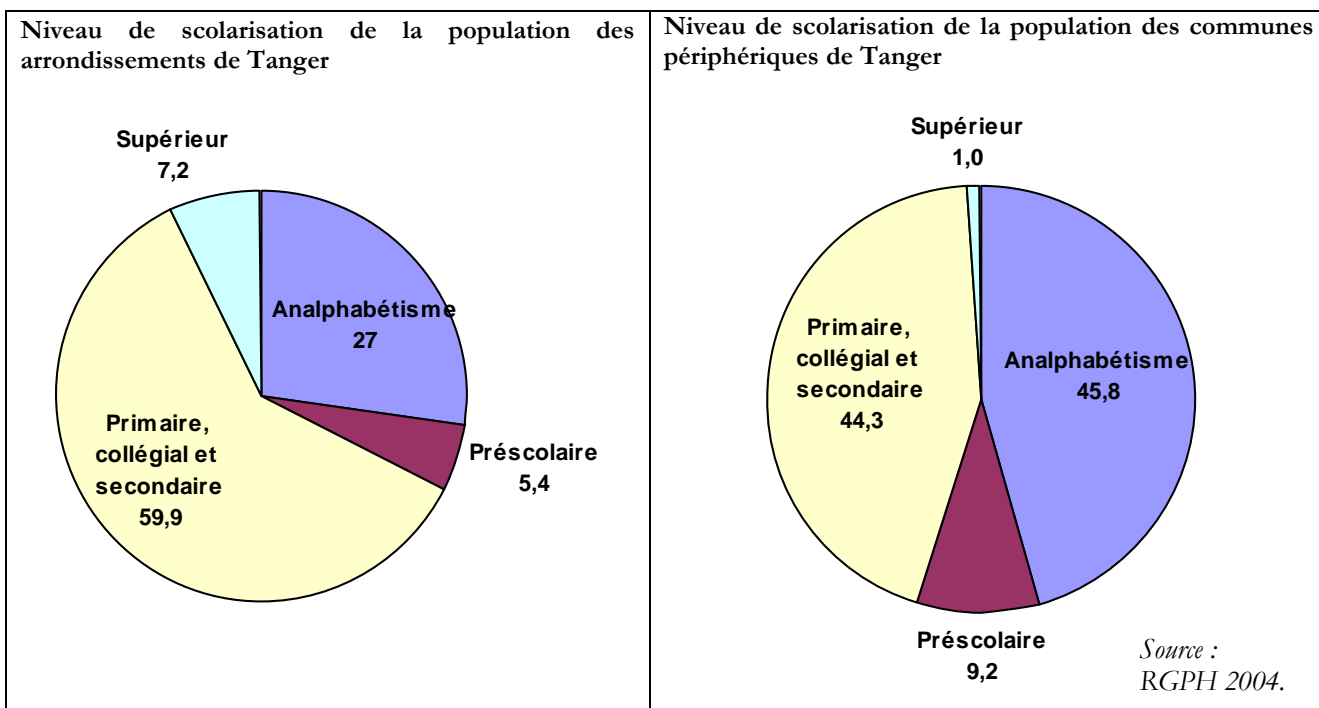
Les groupes d'âges dans les arrondissements

Les groupes d'âges dans les communes périphériques



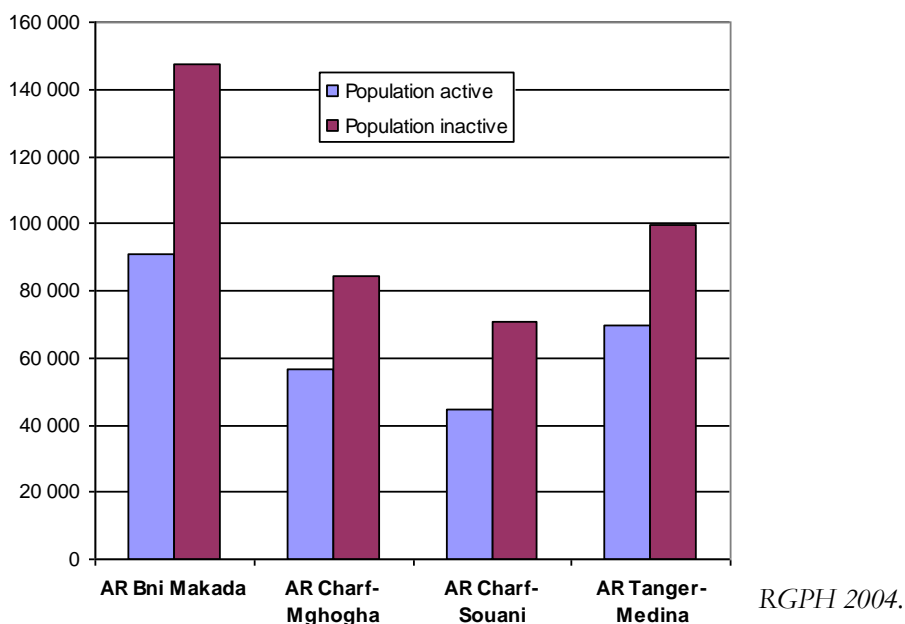
Source : RGPH 2004.

Le taux d'analphabétisme est de 27 % à Tanger, avec des variations selon les arrondissements : le plus élevé à Beni Makda (35,7%) et le plus faible à Charf Souani (21%), contre 45% dans les communes rurales périphériques, taux comparable à celui relevé au niveau régional (41%).



1.4. Taux d'activité relativement élevé et chômage en baisse

Selon le recensement de 2004, la ville de Tanger comptait 261 625 personnes actives, auxquels il faut ajouter 17 470 actifs dans les communes périphériques. Le taux d'activité approche les 40 % dans tous les arrondissements et dépasse celui enregistré au niveau national. Il est légèrement inférieur dans les communes rurales périphériques (35,3 %). Béni Makada regroupe 35 % de la population active de la ville suivi de Charf-Moghgha avec 22 %.



Le taux de chômage s'est stabilisé au cours des cinq dernières années autour de 10 %, alors qu'il dépassait les 20 % pendant les années 90 ; en 1994, le taux de chômage était de 24,2 % à Tanger-Médina, 23,9 % à Charf et 21,2 % à Béni Makada.

2. Dynamisme économique de Tanger

La ville de Tanger enregistre un accroissement des activités économiques, notamment dans les secteurs industriels, du BTP et des services (tourisme et commerce).

2.1. Progression du salariat, persistance de la précarité de l'emploi

Avec plus de 75 % des emplois, le statut de salarié est dominant et en progression. Le salariat dans le secteur privé est prépondérant : il représente 5 fois le salariat du secteur public à Tanger-Médina et 13 fois à Béni Makada.

Les statuts employeurs et apprentis représentent 2,7% et 1,2% des emplois.

Les professions indépendantes regroupent 19% des emplois de Tanger et 23% dans les communes périphériques. Les indépendants sans local professionnel correspondent pour la majeure partie au secteur informel et aux ambulants dans le commerce et les services.

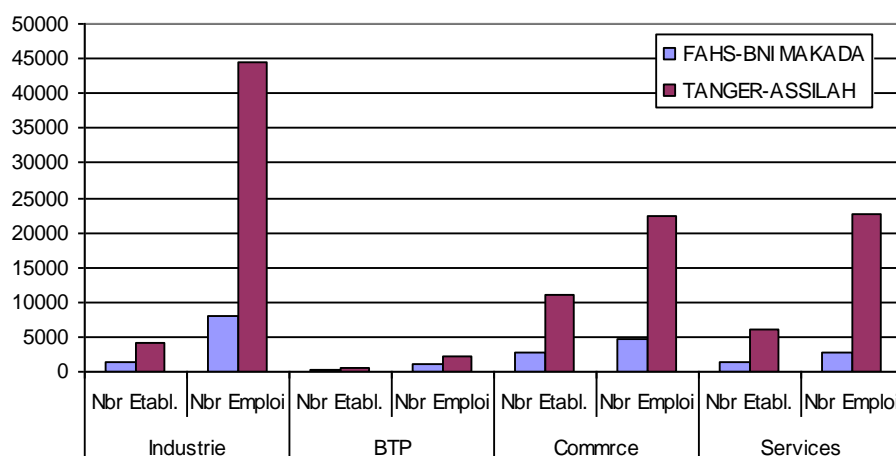
En outre, les emplois occasionnels et saisonniers constituent un mécanisme d'ajustement pour que les industriels puissent s'adapter aux fluctuations de la commande extérieure.

2.2. Tanger, un pôle industriel qui progresse

Le RGPH de 2004 indiquait environ 208 000 emplois à Tanger.

La répartition de la population active par branches d'activités montre le poids prépondérants de l'industrie (26 %), du commerce⁹ (17 %), des services (13 %) et du BTP (11 %). L'industrie serait passée aujourd'hui à environ 33 % des emplois : l'arrondissement Béni Makada abriterait 27 900 actifs occupés dans l'industrie et 11 773 dans le BTP. Enfin, avec environ 12 % des emplois, le poids du secteur public est relativement faible eu égard au rôle de capitale régionale de Tanger.

Graphique 1. Répartition des emplois et des établissements selon les secteurs d'activités. RGPH 2004.



⁹ Le commerce confirme la position de la ville dans une région affectée par le trafic de contrebande de produits vendus hors taxe dans la ville de Ceuta et entrés illégalement sur le territoire marocain. La contrebande prospère grâce à deux types de produits : électroménagers et électriques fabriqués en Chine et les produits alimentaires d'origine espagnole qui échappent à tout contrôle sanitaire. Toutefois, la grande distribution a pris de l'ampleur ces dernières années au Maroc : Tanger est désormais équipée de grands magasins et hypermarchés.

En 1956, l'industrie tangéroise était à l'état embryonnaire. Grâce à la politique volontariste de l'Etat, la première zone industrielle est aménagée au début des années 70, à la sortie de la ville en direction de Tétouan. L'essor industriel de Tanger résulte des politiques incitatives qui se sont succédées depuis les années 60 – même si les investissements ont été tardifs¹⁰, intervenant surtout à partir des années 80 puis au tournant du XXI^{ème} siècle et actuellement.

Tanger et sa région ont enregistré des changements importants au cours des cinq dernières années. Les infrastructures réalisées dans le cadre du projet PTM sont en train de recomposer la ville qui a réussi à se positionner dans les échanges et à se hisser comme un pôle de croissance. Ainsi, le deuxième pôle industriel du pays se renforce : dans la région Tanger-Tétouan, 767 établissements industriels génèrent 70 000 emplois, soit 14 % des emplois industriels du Maroc (Cf. Annexes). En 2004, l'investissement industriel a atteint 1,079 milliards de Dh, soit 9,3 % du total du pays avec une croissance de 12 % par an au cours de la période 2000-2004.

Au cours de la même période 2002-2004, l'emploi industriel a enregistré une croissance de 28% : la ville de Tanger concentre 61% des établissements industriels et 81% des emplois industriels permanents de la région, essentiellement dans le secteur textile-habillement (69% des emplois).

Cependant, le secteur textile-habillement reste fragile : dépendance vis-à-vis des marchés extérieurs, concurrence internationale, aléas relatifs à la récession de l'économie mondiale.

Enfin, l'engagement de Renault quant à la création d'une usine de montage de véhicules automobiles ouvre de nouvelles perspectives. « *Les premières productions devraient être disponibles début 2012, avec une première ligne d'une capacité de 170 000 véhicules par an. 4 000 personnes devraient alors travailler sur le site [et le projet suscitera la création d'autres emplois indirects liés à la sous-traitance]. A terme, les 400 000 véhicules par an devraient être atteints, avec 24 000 emplois créés. A noter aussi la construction sur ce site [Meloussa] d'un centre de formation délégué par le gouvernement marocain à Renault* » (in Lettre de l'Ambassade de France au Maroc, juillet 2009). Certains équipementiers ont déjà procédé au transfert de leur chaîne de production vers la ville de Tanger, en complément des grandes marques déjà présentes (Dephi avec 5 300 emplois, Yazaki avec 4 000 emplois). La position de Tanger par rapport au bassin industriel des pays du Sud de l'Europe, avec une trentaine d'usines d'assemblage (en Espagne, au Portugal et en France) situées à moins de 72 h de route de Tanger, constitue un atout pour la ville en termes de sous-traitance et de délocalisation.

2.3. Tanger, un essor touristique contrarié

Tanger et sa région disposent de plusieurs atouts pour le développement du tourisme : accessibilité, proximité de l'Europe, capacité d'accueil, façades maritimes, montagnes.

Tanger est à la fois une station balnéaire, une destination de séjour pour les touristes nationaux et étrangers, une ville de transit qui profite des visiteurs d'un jour provenant du Sud de l'Espagne.

Première destination touristique au Maroc dans les années 60, Tanger est aujourd'hui en quatrième position loin derrière Marrakech, Agadir et Casablanca. Plusieurs facteurs sont à l'origine de ce recul de la *Perle du Nord* en matière de flux touristiques : l'insuffisance des connexions aériennes nationales et internationales, la pollution de la baie de Tanger, la dégradation du parc hôtelier et de la qualité des services offerts aux touristes, les difficultés d'approvisionnement en eau dans les années 80 et 90, l'effet de saisonnalité¹¹.

¹⁰ En 1980, le ministère de l'Industrie et du commerce enregistre 266 établissements et 17 691 emplois industriels à Tanger. Entre 1980 et 1993, plus de 150 usines ouvrent et créent environ 13 000 emplois. La majorité des unités actuelles sont créées après 1983, année de la promulgation du code des investissements.

¹¹ En moyenne, les recettes du moins d'août participent de 20 % des recettes d'un hôtel.

« La « perle du Nord » ne cesse de reculer dans un domaine où elle était leader sans conteste » (Etude du bipôle Tanger-Tétouan, 2002, *Ibid*) : Tanger ne représente que 8 % de l'infrastructure hôtelière du Maroc en 2000 contre 16 % en 1964. L'aéroport international de Tanger a connu un net recul de son activité, même s'il est actuellement redynamisé. D'autres destinations touristiques ont rattrapé et dépassé la perle du Nord : Marrakech et Agadir¹² sont favorisées par les tours opérateurs car, contrairement à Tanger, le tourisme n'y est pas seulement estival.

Le plan triennal 1965-67 plaçait le tourisme au deuxième rang des priorités nationales derrière l'industrie ; Tanger est alors retenue pour le lancement d'une des cinq zones d'aménagement touristique prioritaires de ce plan 1965-67.

Aussi, dans les années 80-90, la baie de Tanger a fait l'objet d'aménagement de lotissements haut de gamme et de luxueux complexes touristiques. Mais le site a souffert d'une pollution, nuisible au tourisme, à cause des rejets en mer des eaux usées : les canaux d'évacuation et principaux émissaires de la ville aboutissaient directement sur la plage, ce qui a causé la fermeture du Club Méditerranée en 1999.

Aujourd'hui, Tanger dispose d'une infrastructure hôtelière comparable à celle de Casablanca : en 2002, Tanger comptait 38 hôtels classés, un golf, un club équestre, un club de tir, un casino.

En août 2003, le roi inaugure simultanément la gare Tanger-ville et le projet du complexe touristique Ghandouri ; deux réalisations chevillées à l'objectif 10 millions de touristes en 2010 (Plan Azur). Mais la réussite de cet ambitieux projet est conditionnée par une solution durable pour l'évacuation et le traitement des eaux usées de la ville.

Tableau 9. Evolution des principaux indicateurs touristiques. Tanger. 2008

Années	Nuitées	Arrivées
2005	720 000	365 000
2006	745 907	386 548
2007	768 507	393 194
2008	768 558	393 810

Après le record réalisé en 1986 (1 093 774 nuitées), année suivi par une baisse continue (818 776 nuitées en 1990, 457 159 en 1998), la reprise de l'activité touristique n'a démarré qu'en 1999 et 2000 avec respectivement 479 816 et 548 127 nuitées¹³. Le tourisme interne représente environ la moitié des nuitées et l'Europe constitue la première zone émettrice. Toutefois, la reprise de l'activité touristique reste timide : entre 2005 et 2008, l'évolution de nombre de nuitée n'a progressé que de 1,6% par an et reste faible par rapport à l'augmentation du nombre d'arrivés de touristes dans la ville (1,9% par an) ; Tanger est bel et bien une ville de passage.

Tableau 10. Nombre de nuitées touristiques selon la provenance des touristes. Ville de Tanger et région Tanger-Tétouan. 2008

Provenance	Tanger	Région Tanger-Tétouan	Total Maroc
Europe	311 401	521 267	11 021 660
Amérique du Nord	14 995	19 730	318 955
Pays arabes	17 902	21 582	602 374
Tourisme national	366 068	569 308	3 393 925
Autres	58 192	71 040	1 124 603
Total	768 558	1 202 927	16 461 517

Source : Ministère du Tourisme.

¹² Alors qu'en 1977 la capacité hôtelière de Tanger était supérieure à celle d'Agadir, cette dernière la rattrape dès l'année suivante. Approximativement, la capacité hôtelière d'Agadir double entre 1978 et 1991 alors que, dans le même temps, elle stagne à Tanger.

¹³ Etude du Bipole Tanger Tétouan Diagnostic territorial. Etat des lieux. Annexe. Fascicule 7, page 14.

De grands projets touristiques sont programmés et certains engagés. Ils vont contribuer à accroître la capacité d'accueil et d'hébergement de la ville et à dynamiser le secteur touristique.

La destination Tanger revient dans les programmes du ministère du Tourisme, en témoigne le projet Ghandouri qui s'inscrit dans la continuité de la politique de valorisation touristique de la baie de Tanger. Les travaux portent sur 55 ha de front de mer et 18 ha de forêt. Avec un coût estimé à 76 millions d'euros, le projet prévoit neuf lots d'hôtellerie (trois hôtels de luxe, trois résidences touristiques, deux villages de vacances, 65 maisons d'hôtes), une centaine d'appartements en petits collectifs, 130 villas et des équipements collectifs, soit une capacité hôtelière de 4 900 lits et immobilière de 1 320 lits. L'objectif est aussi de créer 25 000 emplois.

En plus du complexe Ghandouri, les pouvoirs publics prévoient d'autres aménagements pour promouvoir le tourisme tangérois : des unités touristiques haut de gamme dans les environs du cap Spartel, un parc d'exposition mitoyen au nouveau stade en construction, une allée piétonne sur le tracé de la voie ferrée démantelée le long du front de mer, etc.

3. Agglomération de Tanger : atouts et fragilités

La ville de Tanger bénéficie de plusieurs atouts qui peuvent contribuer à améliorer sa compétitivité économique et à se positionner dans l'économie mondiale. Elle a su mobiliser une offre foncière industrielle importante, se doter d'un statut fiscal incitatif pour l'investissement et engager plusieurs actions de mise à niveau urbaine. Mais plusieurs facteurs de fragilité persistent et risquent de limiter l'impact des projets réalisés.

3.1. Une offre foncière industrielle en extension

Tanger dispose de six zones industrielles¹⁴, totalisant environ 660 ha, dont deux ont un statut de zones franches : Tanger Free Zone et la zone franche portuaire. Ce tissu industriel sera renforcé par le projet de grande plateforme industrielle de la région Tanger-Tétouan (5 000 ha).

Tableau 11. Les zones industrielles de Tanger

Zones industrielles	Superficie. En ha	Nombre d'unités
Zone franche du port de Tanger	5,47	68
Tanger Free Zone (TFZ)	300	1 000
Zone industrielle route de Tétouan (Zone A)	138	132
Zone industrielle de Gzenaya (CGI)	129	250
Zone industrielle Al-Majd (Zone B)	18,5	118
Quartier industriel Mghogha Seghira	70	16
Total	---	1 334

Source : Inspection Régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace de Tanger-Tétouan, *Répertoire des intervenants dans le secteur de la promotion immobilière à Tanger*, 2007.

Actuellement, la zone franche industrialo-portuaire est complètement saturée et, au bout d'une dizaine années d'existence, la TFZ est en extension, ce qui indique un dynamisme dans les investissements favorisés par l'attrait des avantages fiscaux et par l'adaptation et la flexibilité de l'offre foncière, de la location de bâtiment prêt à l'emploi à la location de terrain.

¹⁴ Tanger rassemble plusieurs zones et quartier industriels : le quartier industriel Moghogha (distinct de la zone industrielle du même nom), le quartier industriel Moulay Ismail (qualifié de spontané car les unités sont implantées sur un site manufacturier hérité de la période coloniale), la zone industrielle de Moghogha, la zone franche du port créée à partir de 1961 (avec des entreprises à capitaux étrangers dans le secteur de la confection), la zone franche aéroportuaire de Boukhalef (Tanger Free Zone) et la zone industrielle de Gzenaya initiées à la fin des années 90, ainsi que plusieurs unités disséminées notamment le long des principaux axes (route de Rabat).

L'activité industrielle dans les autres zones est en expansion, malgré les aléas de la conjoncture économique, mais les zones industrielles sont confrontées à des problèmes de sous-équipement en voirie et en assainissement avec des risques d'inondation.

3.2. Des dysfonctionnements dans le marché du travail

Alors que l'activité économique prospère malgré les effets de la crise, Tanger est confrontée à des difficultés de mobilisation des ressources humaines qualifiées, en particulier pour l'emploi des cadres dans les grands projets qui nécessitent une main d'œuvre qualifiée.

Des efforts sont entrepris en matière de formation professionnelle : le nombre de stagiaires a progressé de 8 000 en 2005 à 16 000 en 2009, avec un objectif de le porter à 25 000 en 2015.

Mais ces programmes pour la formation professionnelle ne règle pas la crise de l'encadrement de haut niveau. Il demeure une inadéquation entre la formation et les besoins des entreprises et ce malgré les efforts entrepris récemment par l'université à travers les filières de Masters spécialisées.

Le marché de l'emploi des cadres est très tendu, notamment pour des profils pointus dans l'hôtellerie, l'industrie, la gestion. L'encadrement de haut niveau, de niveau intermédiaire, tout comme les agents de maîtrise font défaut pour les nouvelles entreprises et pour l'extension des activités existantes.

Les emplois qualifiés ne trouvent pas de profils adaptés ; parmi les métiers les plus recherchés figurent les profils liés aux secteurs de l'automobile, l'aéronautique ou la logistique.

La qualité du cadre de vie constitue un facteur d'attractivité pour l'investissement, or il est difficile d'attirer les cadres installés à Rabat et Casablanca vers Tanger où les salaires sont inférieurs de 15% et dans un environnement jugé moins attrayant que les autres grandes villes.

3.3. La fin du « paradis fiscal » prévue pour 2015

Depuis 1963, Tanger a profité d'une série d'exonérations fiscales destinées à relancer l'économie locale. Des mesures telles que la réduction de moitié de l'impôt sur les sociétés ont relancé l'investissement et l'emploi, mais elles ont aussi conduit à des dérives : certaines entreprises ont profité de l'effet d'aubaine et se sont installées à Tanger uniquement pour profiter des exonérations sur des activités réalisées ailleurs.

Des dispositions récentes prévoient le verrouillage géographique des exonérations aux profits des entreprises installées à Tanger sur le chiffre d'affaire réalisés dans la ville. La suppression du statut spécial est prévue pour 2015, avec le retour graduel au droit commun.

Il reste à apprécier l'impact du changement des dispositions fiscales sur l'évolution des investissements et sur la création de l'emploi et à évaluer également les retombés des activités *off shore* car, en dépit des efforts entrepris pour faire émerger Tanger comme une place financière *off shore*, les effets d'entraînement sur les autres secteurs de l'économie sont restés peu concluants.

3.4. Des difficultés et des fragilités subsistent

L'activité économique de Tanger repose essentiellement sur l'industrie, le tourisme et les activités portuaires, trois secteurs liés à la proximité de l'Europe et qui restent, avec l'immobilier, sensibles à l'évolution de la conjoncture. La récente crise économique a révélé les fragilités de ces secteurs, base économique de l'agglomération, qui ont été touchés de manière différente :

- Baisse des nuitées dans le secteur touristique, retard dans la réalisation des projets touristiques dont certains sont différés.
- Tassement des ventes dans l'immobilier, en particulier dans le haut standing, chute des ventes entraînant la réduction de la taille des projets immobiliers.
- Difficultés du secteur textile dont les productions sont en grande partie destinées au marché espagnol ; l'Espagne est le plus grand client de Tanger pour le textile, or ce pays européen est affecté par la crise internationale.
- Baisse significative des exportations des produits de la pêche vers l'Espagne à cause du coût de la logistique et de la traversée du Détroit, coût jugé excessif par les opérateurs économiques (taxes portuaires élevées).

3.5. Vers un modèle de développement durable ?

Les récentes évolutions ont de l'incidence sur le coût de la vie à Tanger : l'indice du coût de la vie a enregistré une hausse importante au cours de la période 1990-2008, en particulier pour l'alimentation, l'habillement, l'habitation, le transport et les loisirs dont les indices ont été pratiquement multiplié par deux.

Les tensions spéculatives sur le foncier et sur l'immobilier risquent de rendre l'accès à la ville encore plus onéreux pour les groupes à faibles revenus, contribuant ainsi à creuser davantage la fracture sociale entre la ville et ses extensions périphériques.

Le modèle de développement de la région, tiré par les infrastructures et les zones franches, devra être davantage intégré et accompagné par l'investissement dans le social, le culturel et dans la mise à niveau urbaine, notamment en matière de transport, d'équipements et de logements.

La ville doit également préserver un environnement de qualité en termes d'éducation, de santé, de loisir et de service pour améliorer sa compétitivité sur le plan économique, répondre à la demande sociale dans les différents secteurs et renforcer la cohésion sociale de l'agglomération.

Des questions sur les choix de développement :

- Comment préparer la ville et la région à anticiper les effets de la réalisation du port Tanger Med, des infrastructures et des zones franches qui l'accompagnent ?
- Quelles incidences du développement du secteur de l'*offshoring* sur l'économie locale ?
- Quel arbitrage entre le développement industriel de Tanger et le renforcement de sa vocation touristique ?
- Comment préparer Tanger à accueillir les flux migratoires attendus eu égard aux transformations économiques, tout en réduisant les écarts entre les différents secteurs de l'agglomération ?

III. Diagnostic sur le logement à Tanger

La question du logement revêt un intérêt particulier dans le cas de l'agglomération tangeroise qui est confrontée à un déficit important malgré l'accroissement du parc. Le dynamisme enregistré ces dernières années dans le rythme de construction n'arrive pas à faire face à l'accroissement de la demande. Mais, plus qu'un déficit quantitatif, c'est l'inadéquation entre l'offre et le profil de la demande qui se traduit par la persistance de formes d'insalubrité dans l'habitat d'une part et l'existence d'un parc vide relativement important d'autre part.

1. Caractéristiques et occupation du parc de logements

Deux études sur le parc de logements ont été réalisées à Tanger dans l'intervalle de quatre années (2004-2008) : elles complètent les données des RGPH 1994 et 2004 et révèlent les caractéristiques du parc, les conditions de son occupation et les besoins à l'horizon 2020.

1.1. Typologie dominée par l'habitat économique

En 2007, le parc de logements est évalué à 164 520 unités à Tanger : il a enregistré une croissance de 2,7 % par an entre 2003 et 2007, soit un taux inférieur à l'augmentation du nombre de ménages relevée au cours de la période 1994-2004 (4,1 %). Ce parc est constitué à 81,7 % de résidences principales, 18,3 % de logements non occupés dont 9,5 % de logements vacants, 5 % de résidences secondaires et 3,9 % de logements occupés par des activités.

Tableau 12. Type de logements à Tanger

2007	Effectifs	%
Villa	7 182	4,4
Appartement standing	11 447	7
Appartement économique	11 671	7,1
Maison sur lot économique	119 182	72,4
Maison <i>médinale</i>	15 038	9,1
Total	164 520	100,0

Source : Etude sur le parc de logements de Tanger. 2008.

Selon le RGPH 2004, le parc de logements de Tanger est dominé par la « maison marocaine » construite sur un lot dit économique qui abrite plus de trois ménages sur quatre dans les arrondissements de Béni Makada, Charf-Moghogha et Charf-Souani et trois ménage sur cinq dans l'arrondissement Tanger-Médina.

Le reste du parc est composé principalement de trois formes : l'appartement, la villa et l'habitat sommaire, avec des proportions variables selon les arrondissements : 5,9 % à Béni Makada et 27,5 % à Tanger-Médina pour les appartements, 0,1 % à Béni Makada et 4,3 % à Tanger-Médina pour les villas. L'habitat sommaire, qui en 1994 était concentré dans l'arrondissement de Béni Makada, a enregistré un net recul dans cet arrondissement, évoluant de 10,8 à 3,5 % entre 1994 et 2004, alors qu'à Tanger-Médina ce recul a été moins important (de 4,9 à 3,9 %).

Selon l'étude sur le parc de logements de Tanger (2004), la maison construite sur un lot économique représente près des trois-quarts des logements, avec 72,4 % (119 182 unités). Les villas et les appartements de standing représentent 11,4 % du parc, soit 18 629 unités, alors que les appartements ne représentent que 7,1 %, soit 11 671 unités.

1.2. Amélioration des conditions d'occupation des logements, mais déficit persistant dans l'accès aux services de base

La quasi-totalité des logements dispose d'une cuisine et de toilettes. Mais la salle de bain n'est présente que dans 3 logements sur dix à Tanger-Médina (24% à Béni Makada, 43% à Charf et moins d'un logement sur cinq dans les communes périphériques).

Tableau 13. Evolution du taux de raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité. Tanger. RGPH 1994-2004

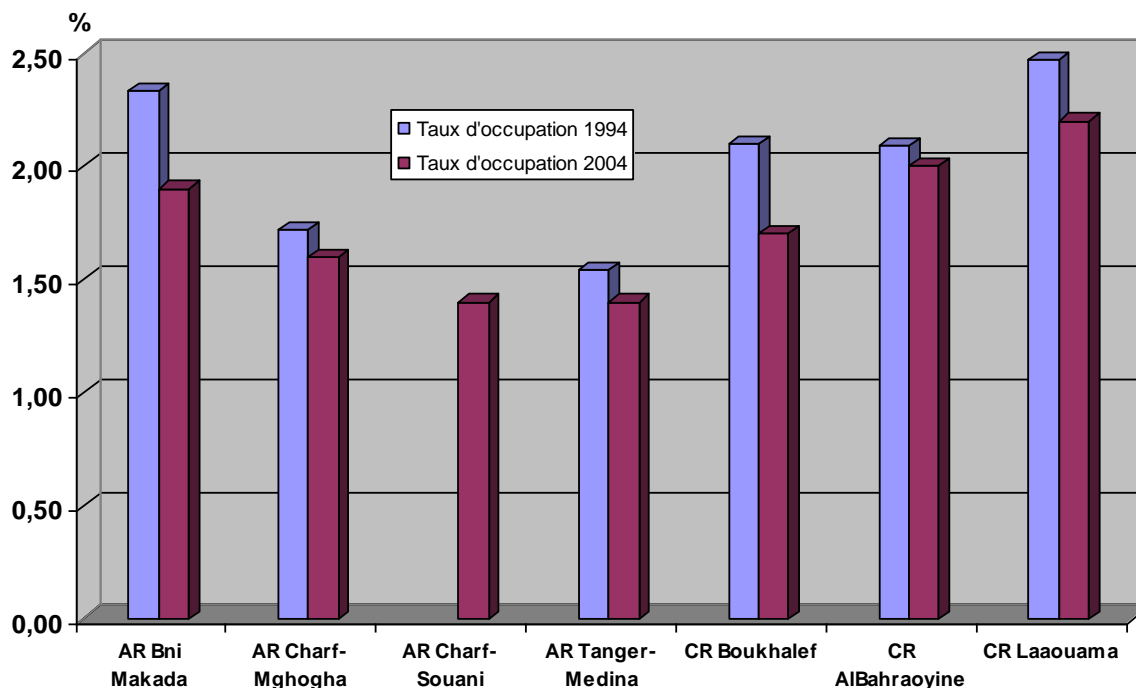
RGPH 1994 et 2004	Eau potable		Electricité	
	1994	2004	1994	2004
Arrondissements urbains de Tanger				
AR Béni Makada	58,51	81,7	41,53	81,3
AR Charf-Moghogha	-	84	-	90,5
AR Charf-Souani	84,61	95,8	84,46	96,3
AR Tanger-Médina	78,95	77,3	87,23	89,9
Communes rurales périphériques de Tanger				
CR Al Bahraoyine	4,85	9,7	12,31	57,2
CR Al Aouama	0,54	0,5	4,85	66,7
CR Boukhalef	14,81	13,3	23,38	73

Le taux de raccordement des logements à l'eau potable, à l'assainissement et à l'électricité dépasse 80% dans les arrondissements urbains, alors que les communes rurales périphériques accusent un déficit important en termes d'accès aux réseaux d'eau et d'assainissement.

Globalement, l'équipement des logements a enregistré une amélioration sensible au cours de la dernière période intercensitaire 1994-2004, notamment en matière d'accès à l'eau potable et à l'électricité et particulièrement dans l'arrondissement Béni Makada où le taux de branchement est passé de 58,5 à 81,7% pour l'eau potable et de 41 à 81% pour l'électricité.

Malgré ces performances, le sous-équipement persiste dans plusieurs quartiers, notamment en matière d'assainissement avec moins de 90% des logements reliés aux égouts.

Graphique 2. Taux d'occupation du logement. Nombre de personnes par pièce. Tanger. RGPH 1994-2004



Les conditions d'occupation du logement – approchées à travers deux indicateurs : le taux de cohabitation et le taux d'occupation – montrent une nette amélioration de la situation dans tous les arrondissements :

- Le taux de cohabitation (nombre moyen de ménages par logement) à l'échelle de la ville est plus bas (1,02 en 2004) que la moyenne nationale (1,06).
- Le taux moyen d'occupation du logement (nombre de personnes par pièce) est globalement plus faible à Tanger en comparaison avec la moyenne nationale. Toutefois, il existe des écarts entre les arrondissements : Béni Makada enregistre un taux de 1,9 contre 1,4 à Tanger-Médina. Mais dans l'ensemble, en une décennie, ce taux a enregistré un recul dans tous les arrondissements dont le plus significatif est relevé à Béni Makada (de 2,33 à 1,9).

Tableau 14. Répartition des logements en fonction de l'accès aux services urbains. Tanger. 2007. En %

Etude parc logement 2008	Avec équipement		Sans équipement		Total des effectifs	Total des %
	Effectifs	%	Effectifs	%		
Eau potable	83 906	88.3	11 153	11.7	95 059	100
Electricité	90 520	95.2	4 539	4.8	95 059	100
Eclairage public	90 261	95.0	4 798	5.0	95 059	100

Les indicateurs révèlent donc une amélioration des conditions d'occupation du logement, tant en termes d'accès aux services de base (eau, électricité et assainissement) qu'en termes de cohabitation et d'occupation des logements. Toutefois, l'habitat sous-équipé persiste, avec environ un logement sur dix qui n'est pas raccordé à l'eau potable.

2. L'offre de logements à Tanger

L'offre de logements est constituée par le parc existant, occupé ou vide, auquel s'ajoute l'offre mise sur le marché par des projets de construction engagés.

2.1. Dynamisme de la promotion immobilière privée

D'après l'étude sur le parc de logements (2008), la répartition des constructions selon le type de promoteurs indique la prépondérance des constructions réalisées par les personnes privées dans le cadre de l'autoconstruction (86,6 %). Le poids des sociétés privées est encore relativement faible (13 %) et révèle néanmoins un début de professionnalisation du secteur, alors que la part des organismes publics reste marginale (0,4 %).

Ce constat qui concerne le parc existant est en phase d'évoluer avec le renforcement de la promotion immobilière privée organisée : production de logements et notamment de logements sociaux. L'implication de l'Etat dans des projets d'aménagement et de construction, en particulier à travers des programmes sociaux tels que le Programme Villes Sans Bidonvilles (PVSB), ainsi que le recul de l'autoconstruction (suite à la décision des autorités de ne plus autoriser les lotissements dans la ville), relèvent des évolutions en cours ces dernières années.

Tableau 15. Unités de logement mises en chantier. Tanger. 2006-2007.

Opérateurs	Totale unités en 2006	Totale unités en 2007	dont logement social en 2006	dont logement social en 2007
Publics	47	3 247	47	0
Privés	21 890	24 854	20 221	7 915
Autoconstruction	3 215	6874	0	0

Tableau 16. Unités de logement achevées. Tanger. 2006-2007.

Opérateurs	Totale unités en 2006	Totale unités en 2007	dont logement social en 2006	dont logement social en 2007
Publics	3 577	2 659	247	1 509
Privés	4 836	8 431	2 439	5 438
Autoconstruction	1 469	1 427	0	0

Source : IRHUAÉ, Tanger, 2008.

L'examen de la répartition des unités mises en chantier au cours des années 2006 et 2007 montre la prédominance du secteur privé et en particulier celui de la promotion immobilière organisée dans la production de logements sociaux.

Il convient de distinguer les grands promoteurs immobiliers organisés, dont certains d'envergure nationale, présents à Tanger et qui opèrent dans le cadre des avantages accordés par l'article 19 de la Loi de Finance¹⁵, des autres promoteurs immobiliers privés de taille réduite.

Entre 2001 et 2005, les grands promoteurs ont engagé une dizaine d'opérations totalisant 25 666 unités dont la quasi-totalité est constituée de logements sociaux. Ces grands groupes ont constitué une réserve foncière leur permettant de réaliser leurs projets, évitant ainsi la pénurie récente sur les terrains nus.

Les projets immobiliers privés présentent des densités très élevées en termes d'occupation du sol, mais pas nécessairement en population et le niveau d'équipement collectif est globalement faible. Leur localisation dans les nouvelles périphéries urbaines accentue les difficultés d'accès aux services de base dont les transports collectifs.

2.2. Les grands projets immobiliers

Hormis les ensembles de logements sociaux, deux types de grands projets illustrent l'importance de la promotion immobilière privée à Tanger : le projet Tanger City Center et les projets touristiques.

Situé en face de la baie, à proximité de la nouvelle gare ferroviaire, le projet Tanger City Center est confié à un promoteur privé pour la réalisation d'un programme de 240 000 m² de plancher comprenant deux hôtels (1 000 lits), 803 appartements, 10 000 m² de bureaux et un centre commercial de 35 000 m², l'ensemble pour un investissement de 1,8 milliards de Dh.

D'autres projets à caractère touristique comportent également une composante résidentielle de haut et moyen standing. Ils couvrent environ 700 ha et offrent une capacité d'accueil d'environ 5 000 unités résidentielles et autant de lits hôteliers.

Tableau 17. Les grands projets touristiques à Tanger

Projet	Superficie	Investissement	Programme
Paradise	116 ha	1 milliard Dh	1 200 lits hôteliers. 242 unités résidentielles. Un golf
Al Houara	204 ha	10 milliards de Dh	2 376 lits hôteliers. 900 unités résidentielles. Un golf de 100 ha
Tinja	294 ha	5,3 milliards de Dh	1 100 lits hôteliers. 2 247 unités résidentielles. Un golf, une marina
La pinède	86 ha	-	Deux lots hôteliers, 80 villas. Une résidence médicalisée, une clinique

L'importance des projets touristiques pose la question de leur intégration dans un milieu urbain contrasté et soulève la question des consommations d'eau dans un contexte de stress hydrique.

2.3. Diversité des interventions publiques d'aménagement urbain

A Tanger, si l'offre publique de logements est restée marginale dans les années 80 et 90 par rapport aux besoins, elle est devenue plus déterminante ces dernières années, mais davantage en termes de restructuration et d'aménagement des tissus urbains existants que de construction. Les interventions publiques prennent plusieurs formes : restructuration de l'habitat non réglementaire, programme de résorption des bidonvilles, mise à niveau urbaine, opérations d'embellissement des façades, aménagement de ZUN et de villes nouvelles.

¹⁵ Article 19 de la Loi de Finance qui énumère les avantages accordés aux promoteurs immobiliers privés.

Bien qu'une partie du programme social soit réalisé par l'opérateur public (la société Al Omrane Al Boughaz), la construction des logements sociaux est confiée à des opérateurs privés dans le cadre de partenariat public-privé, parfois sur des terrains aménagés par l'opérateur public pour le cas des ZUN et des villes nouvelles notamment.

2.3.1. La restructuration et la régularisation de l'HNR

Défini comme un habitat construit sans équipement et en dehors de la réglementation, l'HNR n'est pas spécifique à Tanger. Le phénomène a pris de l'ampleur depuis les années 70 et s'est imposé dans certaines villes comme une forme de régulation du marché du logement.

A Tanger, l'HNR représente 31% du parc de logements de la ville et il est encore loin d'être maîtrisé. Le phénomène semble relativement endigué depuis que la plupart des grands QHNR ont fait l'objet de projets de restructuration (équipements et infrastructures de base) mais sans régularisation foncière. Toutefois, l'HNR risque de se déployer à la périphérie et de se densifier par surélévation des constructions dans les quartiers restructurés. Au total, les projections tablent sur un accroissement de 33 769 unités à l'horizon 2015 soit un rythme annuel de 520 unités¹⁶.

2.3.2. Le programme de mise à niveau urbaine (MANU)

Les opérations du programme de MANU portent sur deux composantes : l'équipement (assainissement, voirie, éclairage public et espaces verts) et le ravalement des façades réalisé par des entreprises sur la base d'un ordonnancement architectural.

Le programme ne prévoit ni régularisation foncière ni restructuration des tissus urbains existants – à l'exception des logements démolis pour réaliser les infrastructures (70 unités au total).

Le mode opératoire repose sur l'établissement d'un arrêté d'alignement sur les emprises des voies (déclaration d'utilité publique), ce qui permet de réaliser les infrastructures, l'aménagement de l'espace public et le ravalement des façades.

Au total, le programme MANU touche 11 175 ménages dont 950 ménages en médina concernés par le pavage de rues et le confortement des constructions ainsi que le ravalement des façades.

2.3.3. Le programme de traitement de l'habitat menaçant ruine

Selon les données de l'IRHUAÉ, l'habitat menaçant ruine concerne 60 unités en médina et 450 dans les QHNR, mais ces chiffres ne reflètent pas l'ampleur de la situation révélée par l'étude du parc de logements (2008) qui indique que 14,7 % des logements sont de qualité médiocre et 1,6 % menacent ruine (1 556 unités au total).

Pour le moment, la mise en œuvre du programme bute sur des contraintes juridiques, techniques et opérationnelles. Le statut juridique du « *menaçant ruine* » n'est pas explicite, le mode opératoire n'est pas réglementé et les interventions techniques sont relativement difficiles dans les tissus denses et habités. Une centaine d'unités de faible VIT (inférieure à 140 000 DH) ont été destinées à reloger les ménages concernés par les constructions menacent ruine dans les QHNR et des opérations d'urgence ont été lancées pour le « *menaçant ruine* » en médina (350 unités). Face à l'ampleur de ce phénomène appelé à se développer, ces interventions semblent insuffisantes.

¹⁶ Données de l'IRHUAÉ.

2.3.4. Le PVSB : le bidonville en voie d'éradication à Tanger

Le PVSB touche 5 541 ménages bidonvillois de l'agglomération tangéroise : 3 280 dans la ville de Tanger et 1 001 sur le territoire de la province Fahs Anjra.

Tableau 18. Suivi du Programme "Ville Sans Bidonvilles". Tanger et région Tanger-Tétouan. Mars 2009

	Nombre de baraques démolies	Nombre de baraques restructurées	Nombre d'Unité achevées non attribuées	Nombre d'Unité en cours de réalisation
Tanger	1 193	1 024	126	514
Région	3 469	1 234	366	2 178

Source : IRHUAÉ, mars 2009.

Tableau 19. Situation du PVSB. Wilaya de Tanger. Février 2009

Préfecture	Ménages concernés	Ménages transférés
Tanger-Asilah	3 280	2 217
Fahs-Anjra	1 001	1 001
Total	5 541	3 218

Source : IRHUAÉ, février 2009.

La province Fahs Anjra est déjà déclarée « sans bidonville » et le PVSB est avancé à 80 % dans la ville de Tanger : 1 193 baraques ont été démolies et 1 024 ont fait l'objet de restructurations. La ville de Tanger devrait être déclarée *ville sans bidonville* fin 2009. Il reste cependant environ 500 baraques à résorber, or les occupants n'adhèrent pas aux solutions de recasement proposées.

Tableau 20. Programme d'interventions publiques dans les tissus existants.

Opérations	Effectif	%
Restructuration des quartiers moins équipés	16 920	49
Réhabilitation urbaine	11 175	32
Intervention dans la médina	950	3
Opérations d'urgences	350	1
Recasement des habitants des bidonvilles	5 168	15

Source : IRHUAÉ, 2009

La politique de résorption de l'habitat insalubre est marquée par l'engagement de la commune dans le cadre d'une convention qui la lie à l'Etat et qui couvre la période 1992-2008, avec un programme qui comporte 16 990 unités de restructuration et 5 168 unités de recasement.

2.4. Les opérations publiques d'aménagement et de construction

L'agglomération de Tanger comporte un projet de ville nouvelle et plusieurs ZUN engagées par le seul opérateur public présent à Tanger et dans la région : la société d'aménagement Al Omrane Al Boughaz, filiale du groupe Holding d'Aménagement Al Omrane.

2.4.1. La ville nouvelle de Chrafate

Située à une dizaine de kilomètres de Tanger, la ville nouvelle de Chrafate est située au carrefour de plusieurs axes de communication : la voie rapide reliant Tanger à Tétouan, la route reliant Tétouan à Larache *via* « Cruce Blanco » et la route reliant Ksar Seghir à la RN 2. Elle est desservie par l'autoroute et par la nouvelle ligne de chemin de fer qui la relie au port Tanger Med, à la ville de Tanger et au réseau national autoroutier et ferroviaire.

L'aménagement devrait être confié à une nouvelle filiale du groupe Al Omrane, la société Al Omrane Chrafate dédiée à cette ville nouvelle qui accompagne le projet Tanger Med et la zone franche de Melloussa occupée par le complexe de l'automobile (usine Renault et sous-traitants).

Sur le territoire de la commune rurale de Jouamaa, l'emprise de la ville nouvelle porte sur 1 300 ha de statut foncier entièrement collectif et en cours de transfert à l'aménageur. La topographie en partie accidentée a un impact sur le tracé des infrastructures impliquant des ouvrages d'arts.

Le programme comporte 30 000 logements (soit 150 000 habitants), 80 ha d'équipements, 200 ha d'espaces verts et boisés, 280 ha de zone industrielle.

Ce programme est destiné à répondre à la demande en logements que va générer la création du port Tanger Med et des zones industrielles environnantes, par une offre diversifiée et adaptée.

L'engagement du chantier de la ville nouvelle est prévu en 2009 par le HAO pour un investissement prévisionnel de 24 milliards de Dh. Son périmètre est intégré dans le document d'urbanisme en cours d'élaboration : le PA du secteur couvre un territoire d'environ 5 000 ha.

La réalisation des 280 ha de zones d'activités de deuxième et troisième catégories sera conduite par TMSA, alors que les programmes de logements seront confiés au secteur privé dans le cadre d'un partenariat avec Al Omrane qui réalisera directement une partie du programme de logement.

L'emplacement de la ville nouvelle soulève la question des déplacements à l'intérieur de l'entité et de l'offre de TC pour la relier au réseau existant et à la ville de Tanger dont elle sera dépendante pour les équipements, les services et les emplois (au moins au cours des premières années).

Le schéma d'aménagement existant prévoit quatre liaisons : liaison avec Tanger par une connexion située à 3 km de la voie express Tanger-Tétouan ; connexion à 2 km de la voie express ; connexion vers l'autoroute et le PTM *via* le site de Renault Nissan ; connexion de la ville nouvelle vers la gare ferroviaire de Meloussa en traversant l'autoroute.

Au delà de ces liaisons qui sont nécessaires, la desserte de la ville nouvelle en moyens de transports collectifs adaptés, notamment entre Tanger et la ville nouvelle, s'impose pour faire face à l'accroissement prévisible de la demande en déplacements.

En termes de programmation de logements et d'équipements et de son ajustement par rapport au rythme d'emplois créés, même avec un équilibre emploi/logement supposé être atteint avec les effets du PTM et des zones franches, il n'y aura pas forcément adéquation entre le type d'emplois créés et le profil de la population résidante dans la ville nouvelle.

Il faudra donc composer avec les mouvements pendulaires dans les deux sens entre Tanger et la ville nouvelle et prévoir les moyens de déplacements en conséquence.

2.4.2. La ZUN Ibn Batouta

Située dans la périphérie sud-ouest de Tanger, à 800 m du péage de l'autoroute proche de la zone TFZ et de la zone industrielle de Gueznaya, la ZUN s'étend sur 120 ha. Le programme comporte une composante touristique et une composante résidentielle constituée de 16 800 logements économiques repartis ainsi : 3 000 unités de faible VIT (140 000 Dh), 6 000 unités de VIT comprise entre 200 000 et 300 000 Dh, 5 000 unités de moyen et haut standing (villas économique semi finie) ; le mail central est destiné au logement de haut standing

Confié à la société Al Omrane Al Boughaz, l'aménagement est récemment achevé (juillet 2009) et la société compte réaliser 600 unités supplémentaires : 400 villas et 200 appartements de haut standing. Les partenaires privés sont associés à la réalisation de 9 000 unités dont 3000 de faible VIT ; les travaux sont engagés, l'achèvement est prévu pour 2012.

La programmation des équipements est établie en concertation entre Al Omrane et l'agence urbaine de Tanger. Elle est confirmée par le PA qui reprend les choix arrêtés par la ZUN au niveau de la voirie, des servitudes des équipements et des zonages.

Les partenaires privés réalisent les équipements collectifs implantés à l'intérieur des îlots et les remettent à Al Omrane. Les terrains réservés aux équipements structurants sont cédés par l'opérateur public au domaine qui les rétrocède aux départements concernés par leur réalisation.

2.4.3. La ZUN Al Irfane

Située à 9 km de Tanger en direction de Rabat, à proximité de la cité universitaire et d'une grande surface commerciale, la ZUN Al Irfane s'étend sur 60 ha et porte sur un programme de 14 600 logements (14 000 logements sociaux) dont la réalisation est prévue à l'horizon 2012.

L'aménagement est porté par la société Al Omrane Al Boughaz, mais la construction des logements se fait dans le cadre de partenariats avec le secteur privé qui a déjà livré 7 000 unités économiques à VIT inférieure à 200 000 Dh réalisées dans le cadre de l'article 19.

2.4.4. Le programme de construction

Le programme public de construction de logements est géographiquement réparti entre la ville nouvelle de Chrafat, les ZUN et le reste de l'agglomération.

A l'intérieur du périmètre urbain, le programme public porte sur environ 5 000 logements en cours de réalisation dont 1 000 unités à VIT inférieure à 200 000 Dh, 2 000 unités économiques et 2 000 unités de moyen et haut standings.

Le programme des villas économiques vise la classe moyenne par un produit dont la VIT ne dépasse pas 800 000 Dh. Il est engagé et sera réalisé en partie par la société Al Omrane Al Boughaz, sur ses propres terrains aménagés, et par le groupe privé Doha sur des terrains du domaine cédé par l'Etat dans le cadre du partenariat public/privé.

Destiné aux ménages dont les revenus ne dépassent pas 1,5 SMIG, le programme de construction des logements à faible VIT (140 000 Dh maximum) n'est pas encore engagé, mais la région est déjà retenue pour la réalisation de 1 850 unités par la société Al Omrane Al Boughaz.

3. Dysfonctionnements dans le marché du logement

Le fonctionnement du marché du logement est déterminé par les caractéristiques du parc existant et les conditions de son occupation, par le rythme des nouvelles constructions et par l'ampleur du déficit accumulé et les nouveaux besoins (arrivées de nouveaux ménages).

3.1. Accélération du rythme de construction mais déficit persistant

De 1982 à 1993, le nombre de logements autorisés dans la région Tanger-Tétouan s'est établi à 21 651 unités, soit un rythme annuel moyen de 2 165 unités à 54 % constitué d'habitat économique, 37 % d'immeubles et 9 % de villas. Ce rythme a quasiment triplé au cours de la décennie 1994-2004 pour atteindre 6 400 unités par an, ce qui indique un excédent par rapport à l'accroissement annuel moyen du nombre de ménages évalué à environ 5 000 par an au cours de la période 1994-2004.

Tableau 21. Evolution des logements autorisés en milieu urbain

	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Région Tanger-Tétouan	7 476	7 933	7 031	6 413	11 634	6 335	8 333	9 367	13 887
Total Maroc	87 262	79 943	81 670	89 467	107 910	105 584	109 120	110 816	117 407

Source : Annuaire statistiques de 1999 à 2008.

Dans la région Tanger-Tétouan, la progression des logements autorisés en milieu urbain a évolué de 7 476 unités en 1998 à 13 887 en 2007, soit presque un doublement des unités autorisées et un taux d'accroissement annuel de 7,1 %. Ce rythme est largement supérieur à celui relevé à l'échelle nationale : 3,3 % par an. Ce mouvement de la construction profite très largement à Tanger.

En 2008, 34 000 logements ont été autorisés dans la région Tanger-Tétouan : il s'agit en grande partie de logements sociaux et de logements économiques pour répondre à la demande des MRE.

Selon l'IRHUAÉ, au cours de la période 2003-2008, 101 370 logements ont été produits à Tanger, soit une moyenne annuelle de 16 895 unités de logements, alors que les besoins n'ont pas dépassé la moyenne annuelle de 9 000 unités.

Tableau 22. Evolution des logements construits à Tanger

Année	Nombre de logements produits
2003	5.000
2004	7.900
2005	9.226
2006	23.800
2007	30.859
2008	24.586

Source : IRHUAÉ, 2009.

Ces données indiquent un excédent des autorisations de construire des logements par rapport à la demande, ce qui laisse supposer qu'il y a moins de tensions sur le marché du logement. En réalité, malgré l'accroissement dans le rythme de construction, le déficit en logements n'est pas résorbé.

Le SDAU de 1981 avait évalué le déficit de logements à 7 264 unités à Tanger, avec 3 077 logements en bidonvilles. Deux décennies plus tard, ce déficit était estimé à 10 000 unités.

3.2. Primauté des propriétaires et rôle essentiel de la location

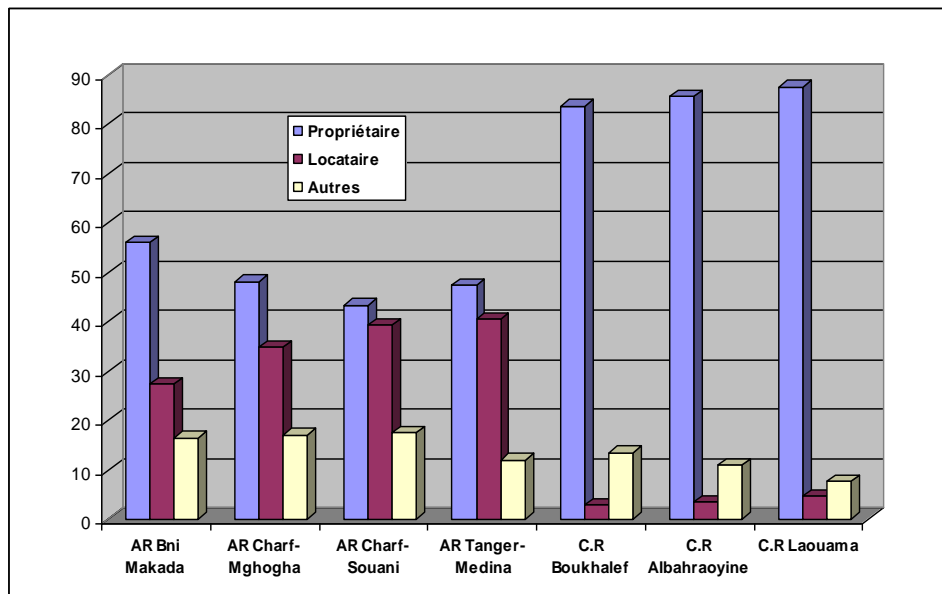
Le statut d'occupation du logement (propriétaire *versus* locataire) est un indicateur important pour apprécier le fonctionnement du marché immobilier. Le premier constat porte sur le poids des propriétaires et de son extension en raison des programmes publics qui mettent l'accent exclusivement sur l'accès à la propriété, notamment pour les groupes à faibles revenus.

Mais la location joue également un rôle important dans l'accès au logement, en particulier pour les populations les plus pauvres. Le pourcentage des locataires dans l'arrondissement de Tanger Médina a reculé à 40 % en 2004 (51 % en 1994), alors qu'il a progressé dans l'arrondissement de Béni Makada (de 22,8 % en 1994 à 27,4 % en 2004), ce qui traduit le dynamisme de la surélévation des constructions dans cet arrondissement.

Tableau 23. Evolution des statuts d'occupation des logements à Tanger. RGPH 1994-2004

RGPH 1994 et 2004	Propriétaire		Locataire		Autres	
	1994	2004	1994	2004	1994	2004
AR Béni Makada	60,58	56,1	22,82	27,4	16,59	16,5
AR Charf-Moghogha	48	48,1	34,69	34,9	17,31	17
AR Charf-Souani		43,3		39,3		17,5
AR Tanger-Médina	37,26	47,4	51,62	40,6	11,12	12
C.R Boukhalef	82,25	83,7	1,71	2,9	16,04	13,4
C.R Al Bahraouyine	86,89	85,7	1,87	3,4	11,24	10,9
C.R A Aouama	92,39	87,6	1,09	4,7	6,52	7,7

Graphique 3. Répartition des ménages selon le statut d'occupation en 2004 à Tanger (RGPH)

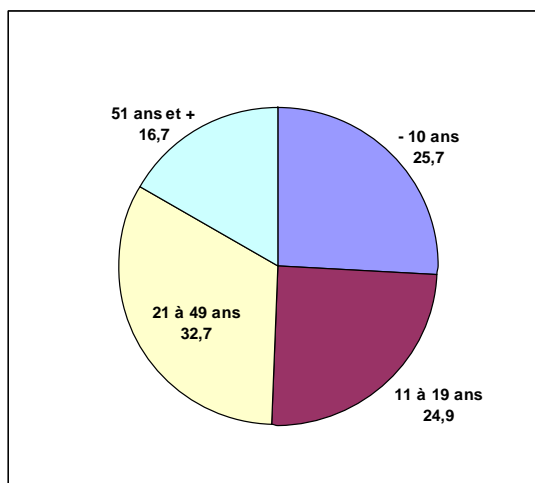


3.3. Rôle décisif du parc existant

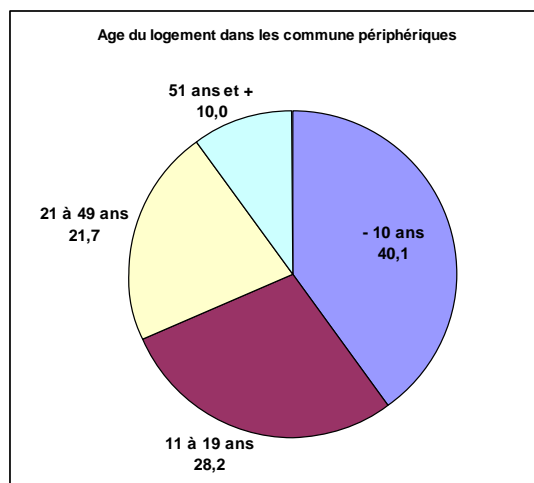
L'accès au logement ne se réalise pas uniquement et directement à travers les nouvelles constructions. La majorité des ménages passent par le parc de logements existants mis sur le marché à travers la location ou l'accès à la propriété.

Or l'état du parc existant à Tanger est problématique : seulement la moitié des constructions est considérée en bonne état, 14,7% sont estimées médiocres et 1,6 % (1 556 unités) menaçant ruine (IRHUAÉ, 2008). L'âge du parc de logements est aussi une variable à prendre en compte ; si la moitié du parc de Tanger a été réalisé au cours des vingt dernières années, il reste 16,7 % du parc qui a plus de cinquante ans, ce qui pose le problème du renouvellement en l'absence d'entretien.

Age des logements dans les arrondissements de Tanger



Age des logements dans les communes périphériques



Source : RGPH 2004

3.4. L'importance du parc vide

Le parc de logements vides est estimé à 14 000 unités en 2003 et à 20 000 unités en 2007 (non compris les résidences secondaires estimés à 7 000 unités), ce qui représente 11,7 % de l'ensemble du parc de logements. 90 % des logements vides sont construits sur des lots économiques et 84 % des logements vacants appartiennent à des MRE.

Le phénomène du « parc vide » comporte une dimension spéculative liée au blanchissement de l'argent, mais également au rôle touristique de la ville et à l'importance de la résidence secondaire. Il traduit dans certains cas des difficultés dans la commercialisation ou d'anticipation sur certains événements, comme par exemples les effets escomptés lors de la candidature de Tanger pour l'organisation de l'Exposition de 2012.

Dans tous les cas, le poids du parc vide représentant 4 fois les besoins annuels des nouveaux ménages et constitue un facteur de blocage dans le fonctionnement du marché du logement.

3.5. Risques de développement de l'insalubrité de l'habitat

Le décalage entre les caractéristiques de l'offre en logements et le profil de la demande, constitué en grande partie de ménages à faibles revenus, conduit à des formes de régulation assurée par le développement de la cohabitation dans le logement et par l'insalubrité qui prend de nouvelles formes : bidonville sur les terrasses des immeubles y compris au centre-ville, occupation de garages et de locaux non destinés au logement, etc.

Ces formes d'insalubrité risquent de se substituer au bidonville en voie de résorption à Tanger. L'HNR, qui représente 30 % du parc logement et 15 % de plus si on tient compte de ce qui a été normalisé dans le cadre des opérations de restructuration, continue de peser sur l'organisation spatiale et sur le fonctionnement de la ville.

L'extension de l'HNR est aujourd'hui limitée, mais le passif est lourd et, malgré les opérations de restructurations menées, le phénomène constitue toujours un problème majeur qui n'a pas été endigué ; l'HNR représente un risque important sur certains sites accidentés (pentes fortes).

Les goulots d'étranglement en matière d'accès au logement pour les ménages à faible revenus se situent en amont de la production du logement et concernent les contraintes liées à la mobilisation du foncier, à l'équipement en infrastructure, ainsi qu'à l'insuffisante maîtrise du développement urbain inscrit dans une vision globale et coordonnée.

Enfin, la faible solvabilité des ménages constitue un facteur de blocage pour l'accès au logement, ce qui n'est pas spécifique à Tanger mais qui prend une dimension particulière au regard de la flambée des prix du foncier et de l'immobilier enregistrée ces dernières années. Le logement de moyen standing se vend entre 6 000 Dh et 9 000 Dh le m², alors que le haut standing démarre à partir de 12 000 Dh, ce qui se rapproche des niveaux européens tout en étant très éloigné des capacités financières de la majeure partie des ménages tangérois et marocains en général.

IV. Organisation spatiale de Tanger

La ville de Tanger est composée de quatre arrondissements urbains et d'une couronne de trois communes rurales (Boukhalef, Al Aouama et Bahraouiyyine), objets d'extensions urbaines et dont une partie du territoire sera intégrée dans le nouveau découpage du périmètre urbain.

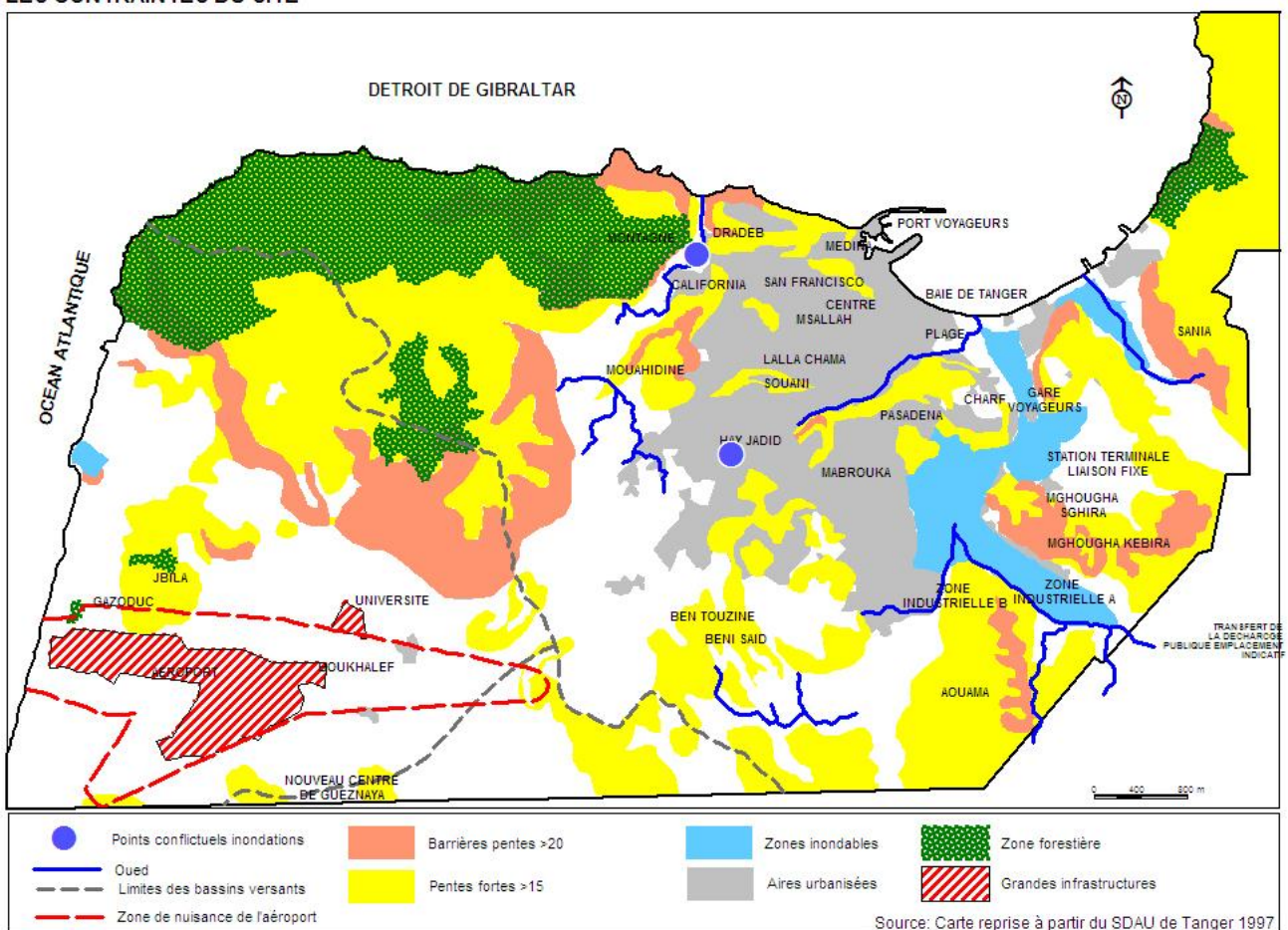
1. Une structure urbaine contrastée

Tanger présente une topographie accidentée (pentes fortes des collines), traversée par des cours d'eau, avec des zones inondables. La ville présente des discontinuités et des ruptures entre plusieurs tissus urbains aux caractéristiques spatiales et au contenu social différents.

1.1. Une configuration topographique accidentée

L'agglomération tangéroise est caractérisée une configuration topographique accidentée, traversé par des cours d'eau dont les plus importants débouchent sur la baie de Tanger qui constitue un élément important de la configuration du site et du paysage urbain ; la baie de Tanger est encadrée par deux caps : le Cap Malabata à l'est et le Cap Spartel à l'ouest.

LES CONTRAINTES DU SITE



Autour de la baie, le site présente quatre grands bassins versants hydrologiques (Oueds Lihoud, Souani, Moghogha et Melaleh) avec des différences altimétriques importantes.

Les contraintes du relief ont eu des incidences sur les formes d'urbanisation et sur la configuration des réseaux d'assainissement et de voirie. La topographie accidentée de Tanger offre néanmoins des avantages relatifs au site et au paysage, avec des vues et des perspectives sur la mer. Elle contribue également à atténuer les contrastes et les ruptures générées par la juxtaposition de formes d'urbanisation différentes par leur forme et par leur contenu social.

Mais ces atouts constituent également des contraintes à l'urbanisation : les terrains situés sur les fortes pentes sont moins coûteux, occupés par l'HNHR ou laissés à l'état de friche. Les cours d'eau et les zones inondables créent des discontinuités et des ruptures qui ont des impacts sur les ouvrages d'art nécessaires pour assurer les liaisons entre les différents secteurs de la ville. Ces contraintes impriment une orientation au développement spatial qui, jusqu'à une date récente, était contenu dans le même bassin versant.

Les extensions urbaines récentes et les grands projets programmés ou en cours modifient les grandes tendances de la morphologie urbaine. Les extensions urbaines réglementaires, initialement orientée vers la route de Rabat, en direction du site de l'ex-projet de port de transbordement prévu sur la côte atlantique à 10 km au sud de Tanger, se réalise aujourd'hui dans cette direction à la faveur du renforcement du centre de Gueznaya et du développement de sa zone industrielle et de TFZ, mais dans des proportions plus réduites que celles prévues par les documents d'urbanisme. Inversement, la réalisation du PTM sur la côte méditerranéenne et les infrastructures qui l'accompagnent (autoroute, voie rapide Tanger-Tétouan, pôle de développement à Melloussa) fait bousculer l'étalement urbain vers la route de Tétouan, avec l'émergence d'un corridor industriel le long de la route nationale, dans le prolongement de la zone industrielle Moghogha.

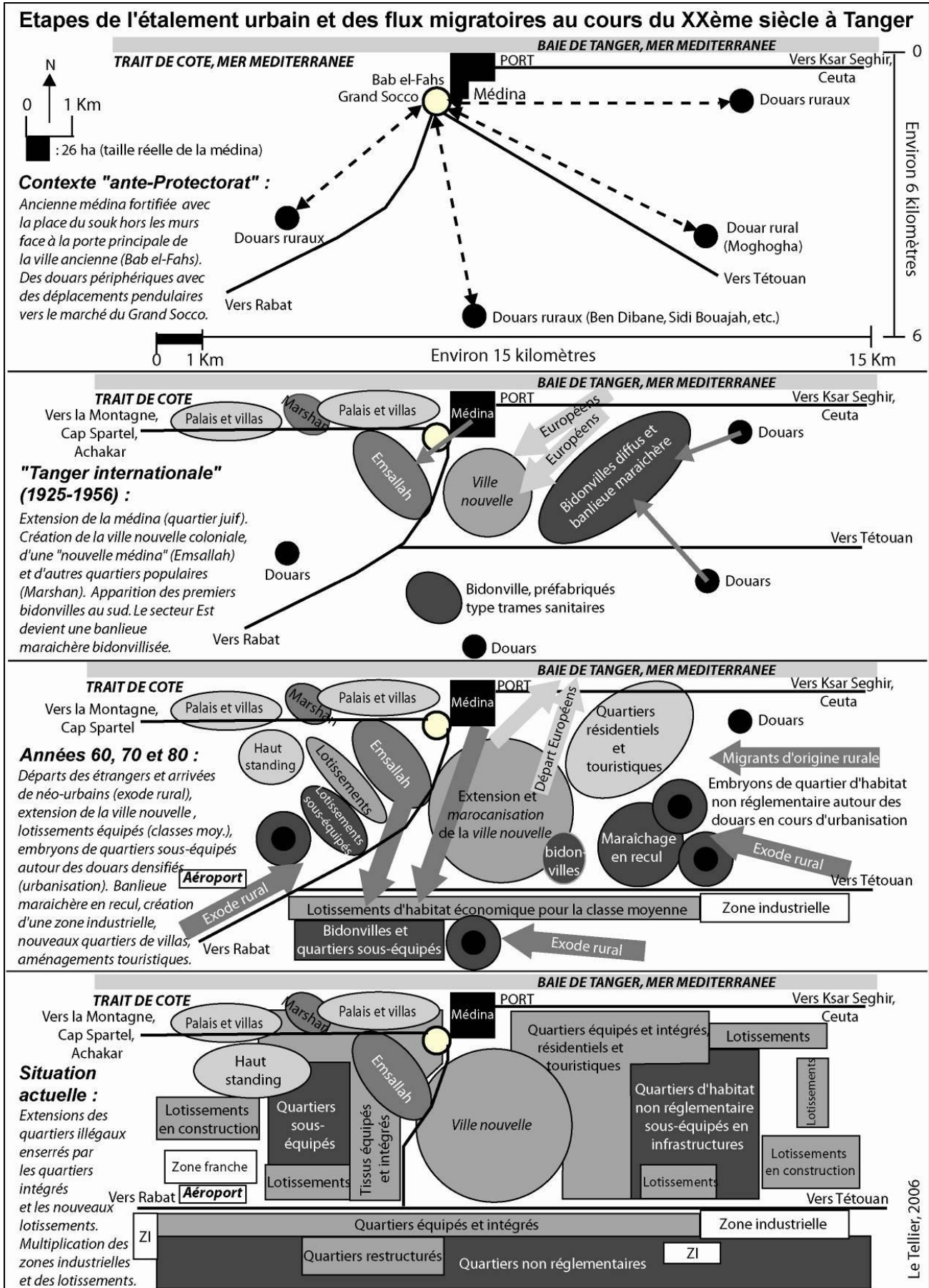
1.2. Une *macroforme* déséquilibrée

Les formes d'urbanisation, pour beaucoup non maîtrisées, ont conduit à une *macroforme* déséquilibrée entre une zone centrale qui a été administrée selon des normes d'infrastructures et d'équipements et des zones d'extension périphériques insuffisamment équipées.

La structure urbaine de Tanger présente ainsi deux grands ensembles contrastés :

- La partie centrale, bien structurée, est composée d'une part, du tissu urbain traditionnel (médina), avec un tracé vernaculaire, et d'autre part, son prolongement, la ville nouvelle, avec un tracé régulier et des extensions vers l'Est de la baie avec un plan orthogonal. Cette partie concentre les équipements publics administratifs et collectifs, ainsi que les commerces, avec une qualité des espaces publics et du paysage urbain. Elle abrite un patrimoine urbanistique et architectural et présente des éléments d'identification de qualité et de repérage urbain (médina, la corniche de la baie, le boulevard Pasteur).
- La zone périphérique ne forme pas un ensemble homogène. Elle est composée de plusieurs tissus urbains dispersés et contrastés qui offrent des paysages de qualité variable. Les contours des différents quartiers, opérations d'habitat et lotissements non réglementaires, ont souvent été déterminés par le parcellaire foncier d'origine rurale. Le tracé géométrique des opérations d'habitat a été plaqué sur les contraintes topographiques, alors que le tracé de la voirie des QHNR a dû composer avec les servitudes du relief et des pistes existantes, en produisant un parcellaire certes étroit mais adapté à la demande sociale de logement.

Figure 6. Schématisation de l'étalement urbain de Tanger au cours du XX^{ème} siècle



L'agglomération tangéroise s'étend, du nord au sud, de la frange littorale (baie de Tanger) aux basses collines méridionales. La ville s'étale en tache d'huile à partir des axes principaux (routes de Rabat et de Tétouan) et secondaires (liaisons avec les douars et communes périphériques).

Jusqu'au début du XX^{ème} siècle, la population tangéroise vivait derrière les murailles de la ville ancienne ; le marché se tenait sur la Place du Grand Socco (*Souk el-Barra*, souk de l'extérieur, hors les murs), juste derrière la porte de Bab el-Fahs au sud de la médina.

Par étapes mais brusquement et sans réelle planification urbanistique, la ville sort de ses remparts à partir de la décennie 1910.

Au cours du XX^{ème} siècle, la dynamique d'étalement urbain suivra les voies de circulation qui deviendront les principales artères de la ville. Tanger s'est étendue vers le sud, d'abord sous forme de lotissements d'habitat économique structurés par une voirie au tracé régulier, puis de QHNR dans lesquels la voirie reste à l'état embryonnaire (pentes fortes, occupation des emprises réservées aux infrastructures). La *déferlante urbaine* a ensuite gagné les douars périphériques.

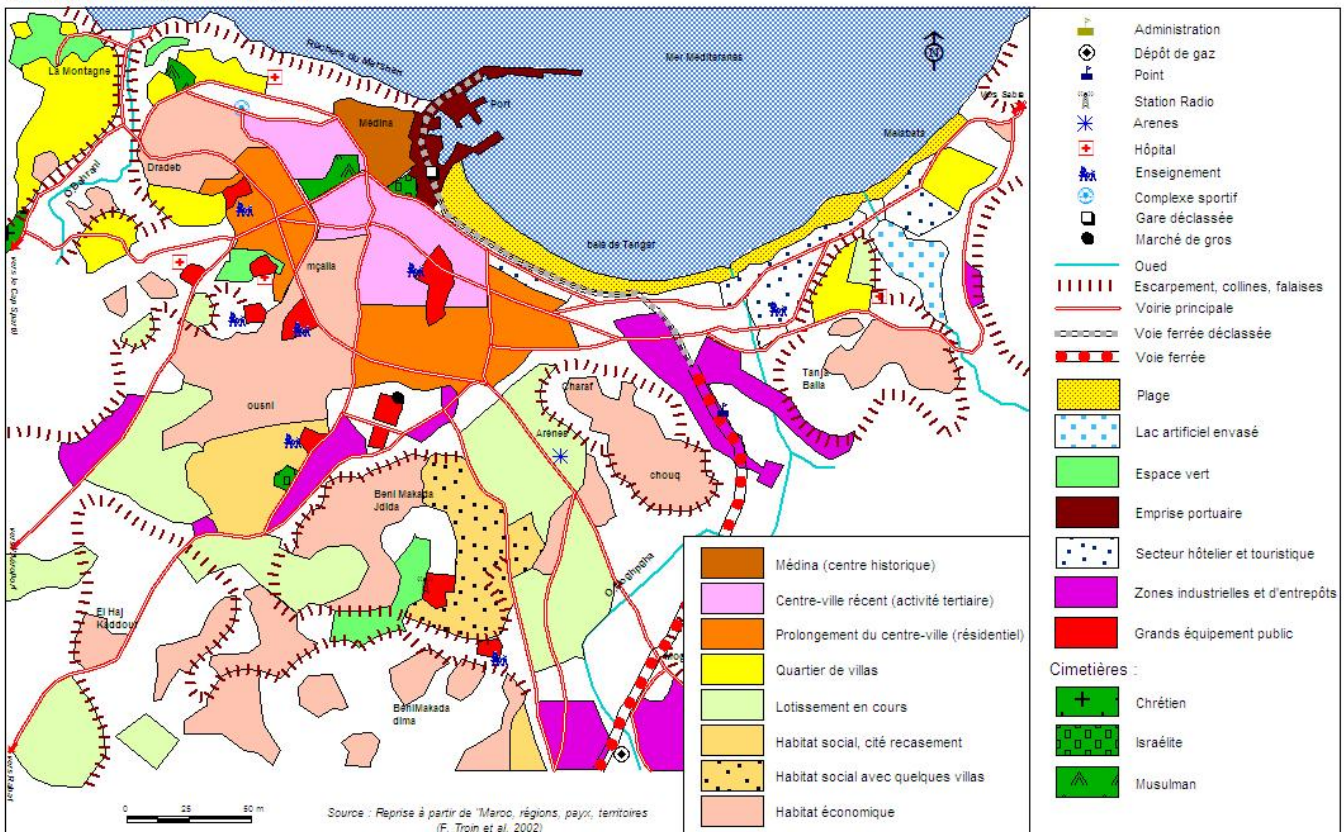
Les quartiers résidentiels et les espaces touristiques sont situés juste en retrait du trait de côte de la baie de Tanger et sur les ailes occidentales et orientales de la ville.

Les activités industrielles sont implantées aux sorties de l'agglomération (greffées sur les routes de Tétouan et de Rabat), ainsi qu'au port.

D'une part, la morphologie urbaine de Tanger s'articule autour d'un axe est-ouest qui regroupe l'essentiel des zones d'habitat équipées et des activités (tissus urbains intégrés).

D'autre part, l'organisation de la ville suit un axe méridien à partir de la médina vers les périphéries sous-équipées (arrondissements Béni Makada et Charf-Moghogha, commune Al Aouama).

CARTE D'UTILISATION DU SOL



La concentration des principales activités et fonctions urbaines au centre-ville nuit à l'émergence de nouvelles centralités. Une politique locale de répartition équilibrée des pôles secondaires en périphérie devrait permettre à Tanger de passer à un modèle polycentrique ; la délocalisation des marchés de gros et des abattoirs municipaux pourra contribuer à ce rééquilibrage et au renforcement des centralités secondaires.

Alors que les quartiers septentrionaux rassemblent l'essentiel des administrations, des commerces et des services, le sud de l'agglomération concentre les quartiers récents d'HNR. Dans la partie nord de la ville, la couverture en services de base et le réseau de voirie sont – certes perfectibles mais – satisfaisants, tandis qu'au sud le déficit en infrastructures demeure un problème.

Les sites aux faibles contraintes naturelles ont d'abord été urbanisés, avant que la ville ne gagne les versants présentant des pentes plus fortes. Ainsi, la morphologie urbaine de Tanger montre une ossature bien structurée dans les quartiers centraux, avec l'ancienne médina de type traditionnel et la ville nouvelle conçue selon l'urbanisme moderne (plan géométrique régulier). Autour de ce centre-ville de forme compacte s'étendent des tissus urbains modernes (immeubles et villas). Ces quartiers péricentraux, qui ceinturent le centre-ville, sont denses et bien équipés. Les périphéries sous-équipées s'étalent au-delà de cette première couronne péricentrale. En effet, les douars ruraux sont devenus des embryons de quartiers périphériques qui se sont ensuite étendus en fonction des contraintes topographiques et en suivant le tracé des chemins et des axes structurants. Le secteur sud de l'agglomération (arrondissement Béni Makada) représente l'archétype des extensions urbaines insalubres : ces quartiers récents, sans structure apparente, regroupent la majeure partie des couches urbaines pauvres.

Au final, Tanger présente une dichotomie entre des espaces équipés (centre-ville, péricentres, périphéries proches) et des marges urbaines sous-équipées.

Les tissus urbains périphériques offrent peu d'espaces publics aménagés. Ils sont réalisés avec l'objectif de rentabiliser au maximum le foncier par la construction de logements. La structure de la voirie est définie en fonction des besoins de desserte locale, sans prise en compte des continuités nécessaires pour les liaisons urbaines secondaires ou primaires.

La *macroforme* urbaine de Tanger se présente donc comme une juxtaposition d'unités de caractéristiques morphologiques et de contenus socioéconomiques différents, séparées par des contraintes topographiques et des ruptures physiques (infrastructures, équipements, oueds) ou par des zones vides et non valorisées, avec une occupation du sol non optimisée.

Ce mode de croissance spatiale marqué par des discontinuités et des ruptures entrave l'accessibilité et rend difficile les liaisons entre les différentes entités. Le maillage des voies structurantes de type radioconcentrique prolonge les routes nationales de Rabat et de Tétouan et la rocade méditerranéenne vers Ksar Seghir : la route de Rabat dessert l'aéroport, la TFZ, l'université (124 ha), le centre de Gueznaya et sa zone industrielle ; la route de Tétouan dessert la zone industrielle Moghgha, ainsi que les QHNR le long de cet axe destiné par le SDAU à un corridor industriel de part et d'autre de la nationale ; la voie ferrée emprunte un couloir relativement bien préservé qui coupe la ville en deux du Sud vers le Nord et traverse Al Aouama. Ce maillage manque de rocades transversales pour assurer les liaisons entre les quartiers périphériques et accentue leur dépendance par rapport à la zone centrale.

1.3. Occupation du sol contrastée et écarts importants de densité

La croissance urbaine présente également des caractéristiques contrastées : forte densification à Béni Makada, mais étalement excessif au sud du quartier Bir Chrifa, aux marges méridionales de l'agglomération, avec des écarts de densités selon les arrondissements.

Tableau 24. Population et densité selon les arrondissements et les communes rurales périphériques de Tanger.

Unités administratives	Population	Superficie (ha)	Densité (Hab/ha)
AR Béni Makada	238 342	1 500	158,89
AR Charf-Moghogha	140 938	2 700	52,21
AR Charf-Souani	115 800	400	289,50
AR Tanger-Médina	169 185	6 700	25,25
CR Boukhalef	18 576	17 400	1,07
CR Al Bahraouiyyine	10 368	6 000	1,73
CR Al Aouama	20 541	6 600	3,11

Source : IRHUAÉ, *Répertoire des intervenants dans le secteur de la promotion immobilière à Tanger*, 2007.

Le nouveau découpage administratif a divisé la ville de Tanger en quatre arrondissements, avec la création des arrondissements Charf-Souani et Charf-Moghogha sur le territoire de l'ex-commune urbaine de Charf. Bien que l'arrondissement Charf-Souani soit le moins peuplé (115 800 habitants contre 238 382 habitants à Béni Makada), il présente la plus forte densité (290 hab/ha) ; Béni Makada vient en deuxième position avec 123,57 hab/ha, tandis que les communes périphériques enregistrent des densités beaucoup plus faibles, souvent inférieures à 300 hab/km².

L'habitat individuel de type « villa » occupe une surface d'environ environ 500 ha, soit 30% des surfaces urbanisées, alors qu'il abrite moins de 5 % des ménages de la ville (RGPH 2004). L'habitat en immeuble s'étend sur environ 220 ha, soit 13,3% du total de l'agglomération, pour 14% des logements (IRHUAÉ, 2007). Enfin, l'habitat économique occupe une surface de 424 ha (25,7 %) alors qu'il abrite 72% du parc de logements (Ibid).

Les écarts de densité sont accentués par les mutations des différents tissus urbains. Selon le SDAU de 1997, le rythme de croissance relevé dans les années 80 enregistre un écart important entre la ville moderne (0,7 %) et la zone périphérique (12,3 %). Cette tendance s'est poursuivie au cours de la dernière période intercensitaire 1994-2004, mais l'écart s'est réduit entre les secteurs : 5,2 % pour Béni Makda et 0,9 % pour Charf-Souani

1.4. L'importance de l'HNR dans la macroforme urbaine

Le phénomène d'HNR remonte aux années 70 sous la pression d'une croissance rapide et non maîtrisée des extensions urbaines.

L'HNR obéit toujours au même processus : un morcellement sans autorisation, sans viabilisation et sans équipement, avec un accord tacite entre les acteurs locaux de la gestion urbaine, sur des terrains non immatriculés souvent soumis à des servitudes, un parcellaire étroit (une centaine de m² au plus), des emprises de voiries réduites. La construction se fait par les acquéreurs des lots, de manière progressive, mais très vite les surélévations sont engagées sous la pression de la demande en logement. La densification réduit les possibilités d'intégration des équipements collectifs et rend onéreuses les interventions publiques de restructuration et d'équipement.

Autrefois installés à la lisière de l'ancien périmètre urbain, les QHNR occupent aujourd'hui des positions péricentrales du fait de l'étalement urbain et de la réalisation d'opérations immobilières en périphérie, ce qui confère aux QHNR des positions avantageuses en termes d'accès aux zones d'emploi, tout en accentuant leur densification sous la pression de la demande en logements en particulier pour le locatif.

L'HNR a enregistré une forte croissance dans les années 80 et 90, occupant souvent des terrains accidentés à pentes fortes :

- En 1981, l'HNR se concentrait sur 116 ha regroupant 33 670 habitants, soit 10 % de la population urbaine sur 10 % de la surface d'habitat.
- Au cours des décennies 80 et 90, l'urbanisation s'est caractérisée par une forte croissance de l'HNR, notamment dans le secteur sud et sud-est de la ville : quartiers Béni Makada,

Bir Chifa, Moghogha, Sania, Tanja Balia, etc. En 1993, le SDAU relevait 286 ha occupés par l'HNR, soit 17 % de la surface urbanisée et 30 % du parc de logements.

Aujourd'hui, quatre fronts d'HNR sont identifiés, à l'origine sur des zones rurales périphériques soumises à une forte pression urbaine et qui sont depuis intégrées dans le périmètre urbain :

- A l'Est, les quartiers Tanja El Balia et Sania occupent un secteur très sensible situé entre le lac de la baie de Tanger et l'emprise réservée par le SDAU à la station du terminal de la liaison fixe sur le Détroit.
- A l'Est de la route de Tétouan, plusieurs développements d'HNR occupent des sites souvent accidentés (Chraf, Chouk, Moghora Seghira et Moghogha Kébira) et proches de la zone industrielle de Tanger.
- Entre la route de Rabat et la ligne de chemin de fer, toute la périphérie sud de la ville est ponctuée de noyaux d'HNR de différentes tailles : Béni Makada, Bir Chifa, Rgaia, Hazib Hadj Kadour, Beni Oughiarel, etc.
- A l'ouest de la route de Rabat, le quartier Mesnana, au nord de l'université et à mi chemin entre le centre-ville et la zone franche aéroportuaire

Les interventions publiques dans ces quartiers portent notamment sur l'infrastructure et introduisent une certaine reconnaissance du statut de l'occupation de la part des autorités, ce qui favorise l'investissement dans la construction mais accélère le processus de densification.

1.5. La dispersion des zones industrielles aux « entrées » de Tanger

Tanger dispose de six zones industrielles dispersées sur plusieurs sites, dont deux ont un statut de zones franches (Tanger Free Zone et la zone franche industrialo-portuaire) :

- La zone industrielle de Tanger Moghogha est située le long de la route de Tétouan. Elle s'étend sur 138 ha et abrite 105 entreprises à la fin de l'année 2005. Cette zone est saturée.
- La zone industrielle Al Majd constitue une extension de la zone industrielle de Tanger Moghogha. La superficie couverte est de 7 200 m² et 50 entreprises sont recensées par la Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de la Wilaya de Tanger.
- La Tanger Free Zone est située à proximité de l'aéroport et de la route de Rabat. Cette zone franche aéroportuaire d'exportation bénéficie d'un régime fiscal avantageux. Elle s'étend sur 345 ha dont seulement 220 ha sont exploités et compte 132 entreprises.
- La zone industrielle de Gzenaya est située de l'autre côté de la route de Rabat par rapport à la TFZ. Destinée aux industries à pollution contrôlée, elle s'étend sur 130 ha et comprend 250 entreprises ; il est prévu de porter sa capacité à 500 entreprises.
- La zone franche du port Tanger-Ville s'étend sur 54 670 m² dont 45 000 m² couverts et comprend 89 entreprises.

Par ailleurs, 352 entreprises industrielles sont installées en dehors des zones industrielles et des zones franches, soit dans des tissus résidentiels soit le long des axes routiers en particulier la route de Tétouan qui se transforme en couloir industriel et en corridor urbain.

1.6. L'inégale répartition des équipements publics

La ville dispose d'un niveau d'équipement satisfaisant eu égard à son poids démographique et à son statut de capitale régionale, mais la répartition des équipements est marquée par des écarts selon les secteurs et les territoires de l'agglomération.

La question des équipements publics est posée en termes de déficits relevés dans certains secteurs (la santé, les espaces verts, les équipements socioculturels et d'animation) et en termes d'inégale répartition entre les arrondissements : concentration des équipements à Tanger-Médina, ce qui contribue à la congestion de la circulation automobile et à des difficultés de stationnement dans la partie centrale de la ville, sans parler du sous-équipement de Béni Makada.

Les documents d'urbanisme ont tenté de corriger ces écarts en définissant des réservations d'équipements. Mais les taux de valorisation sont restés très faibles à cause des difficultés dans la mobilisation du foncier par les départements concernés, mais également en raison de l'insuffisance des ressources financières.

a. Les établissements scolaires et universitaires

En 2004, le taux de scolarisation des enfants était d'environ 90 % : 130 écoles primaires et 84 333 élèves scolarisés pour l'enseignement public et 11 735 élèves dans les écoles privées. L'enseignement secondaire comptait une trentaine de collèges et une dizaine de lycées : 16 564 élèves dans les établissements publics et 2 112 élèves dans le secteur privé.

En 2007, l'université Abdelmalek Essaâdi de Tanger-Tétouan regroupe plusieurs établissements et compte environ 18 000 étudiants, dont 10 600 à Tanger : chiffre qui a doublé en l'espace de sept ans ; l'université tangeroise couvre plusieurs disciplines et rayonne au-delà de la ville.

Tableau 25. Nombre d'étudiants dans les établissements de l'enseignement supérieur de Tanger

Sources : <i>Annuaire statistique</i>	1998-1999	2006-2007
Université Abdelmalek Essaâdi (Total Université Tanger + Tétouan)	11 065	18 152
Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales	3 002	7 258
Faculté des Sciences et Techniques	961	1 492
Ecole Nationale de Commerce et Gestion	501	694
Ecole Supérieure du Roi Fahd de la Traduction	66	97
Ecole Nationale des Sciences Appliquées	28	336
Institut Supérieur International de Tourisme	426	632
Institut National de l'Action Sociale	107	119
Total Tanger	5 091	10 628

Enfin, Tanger compte 10 centres opérationnels de formation professionnelle sur 18 à l'échelle de la région : 7 300 stagiaires et 6 000 diplômés par an (taux d'insertion évalué à 75 %).

b. Les établissements de la santé

A Tanger, l'infrastructure médicale est constituée de huit hôpitaux généraux et six spécialisés (capacité de 687 lits) et d'une vingtaine de centres de santé (dispensaires). L'encadrement médical est assuré par 551 médecins dont 343 exerçant dans le secteur privé.

2. Une dynamique urbaine non maîtrisée

La ville de Tanger enregistre une dynamique d'étalement urbain spectaculaire et sans précédent, avec une dispersion et une extension des fronts de l'urbanisation.

2.1. Etalement urbain spectaculaire et sans précédent

Le taux de croissance moyen de la population tangéroise a été de 2,7% au cours de la période 1960-1971 et de 6,3% au cours de la période 71-82 ; l'extension spatiale des tissus urbains a été respectivement de 0,9% et de 4,5% sur la même période.

La croissance la plus spectaculaire a été enregistrée dans l'habitat clandestin : 25% en population et 28,3% en surface et dans l'économique planifié respectivement 27,4% et 34,5%

Tableau 26. Evolution de la population et des surfaces des strates d'habitat. Tanger. SDAU de 1981 (p. 27)

Strate d'habitat	Population (estimations du SDAU)			Superficie ha		
	1960	1971	1981	1960	1971	1981
Médina	19 050	18 360	27 800	26	26	26
Nouvelle médina	27 250	35 000	54 250	63	63	63
Economique non planifié	33 780	53 050	91 410	109	129	153
Economique planifié	-	4 200	39 630	-	12	145
Habitat social	3 980	6 920	18 430	11	14	47
Clandestin en dur	-	2 980	33 670	-	6	116
Clandestin précaire	14 160	24 690	16 620	33	34	33
Résidentiel collectif	33 560	31 730	50 180	143	156	192
Résidentiel individuel	10 710	13 670	19 310	262	271	330
Total	142 490	190 180	351 300	647 ha	711	1 108

En 1982, l'urbanisation se limitait à l'ancienne municipalité de Tanger et des douars Ben Diban, Moghogha Kébira, Moghogha Seghira, Béni Makda Kadima, ainsi que quelques noyaux d'habitat non réglementaire situés dans les communes périphériques rurales. Le SDAU de 1982 avait tenté d'intégrer ces douars et de contenir l'urbanisation dans les limites du bassin versant, pensant ainsi éviter des extensions urbaines anarchiques et imposer un réseau d'assainissement onéreux (réseau de relèvement des effluents ou mise en place de réseaux autonomes). Ce document d'urbanisme a identifié les zones disponibles à l'intérieur du bassin versant pour répondre aux besoins de la croissance urbaine – évalués pour l'habitat et les équipements d'accompagnement à 430 ha à l'horizon 1986 et à 940 ha à l'horizon 1991 et 2 300 ha à l'horizon 2001 (SDAU de 1981, p. 78).

Tableau 27. Evaluation des besoins de la croissance. Tanger. SDAU de 1981 (p. 78)

Horizon	Habitat (ha)	Equipement (ha)	Total ha
1986	330	100	430
1991	410	120	530
1996	490	130	620
2001	570	170	740
Total	1 780	520	2 300

Les zones identifiées pour répondre aux besoins de la croissance urbaine totalisaient environ 2 000 ha répartis entre plusieurs secteurs : 600 ha au nord de la route de Rabat et le long de l'oued Lihoud, 1 000 ha entre la RP 2 et la RS 703 débouchant sur Al Aouama, 100 ha le long de la route de Tétouan, 300 ha au sud de la zone touristique sur le piedmont de l'oued Mellalah.

Le SDAU a proposé de contenir l'extension de l'urbanisation par des zones de protection périphérique, avec des servitudes et un grand parc limitant le front urbain au sud de la ville.

Tableau 28. Etat de réalisation des projections du SDAU de 1982. SDAU de 1997 (p. 20)

Typologie des tissus urbains	Etat en 1981 (en ha)	Additionnels prévus pour 1982-1991 (en ha)	Additionnel réalisé en 1993 (en ha)
Médina Nouvelle médina	89 ha	0	0
Immeuble résidentiel	191	10	10
Villa sur lot >2000m ²	173	119	100
Villa sur lot <2000m ²	180	90	74
Habitat continu sur plusieurs niveaux	417	348	229
Individuel sur trame	119	265	125

En 1997, l'état de la mise en œuvre du SDAU de 1982 indique une surévaluation des projections de la croissance établies par le document à l'horizon 1991. L'extension du résidentiel individuel, évaluée à 174 ha, a été beaucoup plus élevée que la progression de l'individuel sur trame (l'habitat économique) qui n'a progressé que de 125 ha. Globalement, la tendance d'évolution est apparue non-conforme aux prévisions établies par le SDAU de 1982, notamment en périphérie.

Sur la base des projections démographiques revues à la baisse (769 000 en 2010, 949 300 en 2020), le SDAU de 1997 s'est fixé comme objectifs l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs notamment dans les zones suivantes : plaine de Moghgha, extension sud-ouest (route de l'aviation, commune de Boukhalef), nouveau centre de Gueznaya. Le SDAU a également projeté de nouvelles extensions périphériques dans le nouveau centre d'Al Aouama, au sud, et celui de Nouinouich, à l'est de la ville, deux secteurs situés en dehors du périmètre urbain, mais sans préciser ni les affectations ni le mode opératoire pour leur ouverture à l'urbanisation.

Enfin, le SDAU de 1997 projette une voie de contournement le long du parc urbain défini par le SDAU de 1982 et qui délimite l'urbanisation au sud, tout en ouvrant de nouveaux développements à l'extérieur de cette limite, à l'est et à l'ouest.

Tableau 29. Utilisation du sol. SDAU de Tanger. 1997 (p. 95)

Affectations	Existant en 1993 (ha)	Projetée à l'horizon du SDAU (ha)	Facteur multiplicateur
Résidentielle	2 012	4 952	2,46
industrie	228	778	3,41
infrastructure	21	572	27,23
Tourisme	43	514	11,95
Equipements	259	270	1,04
Aire libre	893	5 398	6,04

Le SDAU de 1997 prévoit des affectations du sol qui totalisent 9 855 ha, dont 5 052 destinés à l'habitat, soit deux fois et demie la superficie occupée par l'habitat en 1993 (2 012 ha), alors que les projections de la surface réservée à l'infrastructure sont portées de 21 ha à 572 ha.

Le périmètre d'aménagement du SDAU de 1997 est porté à 13 740 ha pour une population à terme de 1 175 712 habitants, soit une densité moyenne de 85,5 habitants/ha, alors qu'en 2004 la ville n'a pas franchi le seuil de 700 000 habitants soit environ 60 % de la capacité d'accueil.

Les développements récents de l'agglomération montrent une tendance à la dispersion des extensions urbaines qui basculent vers le sud, sous forme de grandes opérations immobilières souvent autorisées dans le cadre de la dérogation, or ces grandes opérations manquent de structure d'ensemble et sont insuffisamment intégrées à la morphologie urbaine existante. Ces extensions se font au gré des opportunités d'investissement, souvent dictées par la recherche d'opportunités foncières sur des terrains mobilisables (domaine public, terrains collectifs) et sans tenir compte des effets sur l'organisation spatiale ni sur le coût de fonctionnement et de gestion des services urbains et des déplacements.

Ces formes d'extension conduisent à l'éclatement de l'agglomération, en empiétant souvent sur les terrains agricoles des communes périphériques. Elles accentuant la pression sur la partie centrale et provoquent sa congestion en aggravant les nuisances (bruit, pollution liée au trafic).

C'est notamment le cas de Gueznaya, centre limitrophe de Tanger et situé le long de la route de Rabat, qui a enregistré une croissance importante. De caractère résidentiel et industriel, ce centre dépend de la ville pour les équipements et les services, ainsi que pour les emplois malgré le développement de la TZF et de la zone industrielle de Gueznaya

Les sites nouvellement urbanisés (Gueznaya, ZUN Ibn Batouta) participent de la même logique de dépendance en matière d'emploi et de service vis-à-vis de la partie centrale de la ville. Situées à l'extérieur du périmètre urbain (découpage administratif), elles offrent une capacité d'accueil supplémentaire mais restent dépendantes pour les équipements et les services.

La réalisation du PTM sur la côte méditerranéenne fait basculer la tendance d'extension urbaine et ouvre un nouveau front d'urbanisation en direction de Tétouan : le nouveau corridor urbain est déjà engagé avec l'implantation d'unités industrielles à proximité des douars périphériques.

Le projet de révision du SDAU envisagée récemment par l'AUT va dans le même sens de l'étalement urbain, ce qui est justifié par les besoins de croissance à l'échelle du Grand Tanger dont le territoire sera étendu au détriment des communes rurales périphériques.

2.2. Rôle de la médina et évolution de la centralité

La médina de Tanger, de taille relativement modeste et de poids démographique faible, enregistre une baisse de sa population depuis 1982, avec des taux de croissance annuelle négatifs de -0,8 entre 1982 et 1994 et -1,3 entre 1994 et 2004. En deux décennies, la médina de Tanger a perdu environ 4 500 habitants : de 18 839 habitants en 1982 à 17 092 en 1994 et 14 176 en 2004. La médina de Tanger est confrontée à des difficultés liées à la dégradation du bâti, à la question de l'habitat menaçant ruine et aux mutations du commerce et des activités.

Malgré son faible poids démographique, la médina continue de jouer un rôle important dans l'accès au logement pour les ménages à faibles revenus à travers la location qui représente 72% des ménages, ce qui dépasse largement la moyenne urbaine. La médina abrite aussi des catégories socioprofessionnelles modestes : artisans et ouvriers qualifiés (38%), manœuvres (19%), commerçants (13%), les cadres moyens et les employés représentant uniquement 5,5 et 14%.

En plus de sa dimension patrimoniale, la médina continue de jouer un rôle important dans le fonctionnement de la ville, notamment en matière d'animation. La médina, le port et la ville nouvelle d'époque coloniale constituent la zone centrale qui concentre les grands équipements administratifs, banques, commerces et services rares. Elle rayonne à l'échelle de l'agglomération avec une emprise de plus en plus réduite en valeur relative à mesure que l'agglomération s'étend.

On assiste à un début du processus de desserrement des activités et de l'animation de la partie centrale, favorisé par le transfert des grands équipements (universités, hôpitaux), l'apparition de centres tertiaires à vocation locale et l'émergence de nouvelles centralités autour de grands équipements structurants et de grandes surfaces. Le *barycentre* de la ville, actuellement situé au niveau de la Place du 9 avril, a tendance à se déplacer vers la route de Rabat, avec la concentration des grands équipements (université, stade, aéroport, TZF) d'un côté et vers l'Est de la baie (gare ONCF, projet en cours du Tanger City Center).

La Place du 9 avril - Souk Barra (Grand Socco), face aux portes de la médina. Avant l'inauguration de la gare routière (1989), des terrains en friche et dépourvus d'aménagement aux alentours du Grand Socco faisaient office de terminaux pour les autobus et les taxis, ce qui contribuait à la congestion de la circulation au centre-ville. Jusqu'en 2006, c'est-à-dire avant le réaménagement de la Place du 9 Avril et de ses abords, des stations de taxis collectifs étaient toujours localisées dans ces espaces centraux, tandis que les arrêts d'autobus avaient été éloignés. Enfin, suite à la récente rénovation de la Place du 9 avril, les stations de grands taxis ont elles aussi été repoussées du centre névralgique de Tanger.

2.3. Grands équipements générateurs de déplacements : dispersion des lieux de transport et éclatement des interfaces modales

Tanger ne dispose pas de plate-forme multimodale : les terminaux des modes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier sont dispersés au sein de l'agglomération.

La ville compte de nombreux équipements structurants dont certains sont générateurs de déplacements. Généralement implantés le long des axes structurants (gares routières, gares ferroviaire, marché de gros, hôpital, université, port, aéroport), ils impriment une orientation au développement de l'agglomération et conditionnent son fonctionnement.

Les données disponibles pour certains d'entre eux révèlent l'importance des mouvements générés et permettent d'apprécier leurs impacts sur l'organisation spatiale

2.3.1. Le port de Tanger-Ville

Avec environ 5,4% du trafic national de marchandise, le port de Tanger se situe en sixième position loin derrière Casablanca, Mohammedia, Jorf Lasfar, Safi et Laayoun (grands ports industriels, des phosphates, de pêche ou/et d'hydrocarbures : volumes plus importants que les marchandises qui transitent par le port de Tanger).

Mais, le port de Tanger gère un mouvement des navires de commerce de l'ordre de 14 722 en 2001 et c'est aussi le premier port de passagers du pays, tout en recevant les trois-quarts du trafic maritime national des camions TIR.

D'après le SDCT 2003, le trafic des voyageurs et le transport international routier ont augmenté à des rythmes annuels de 9 et 16 % entre 1995 et 2001 :

- Les flux de voyageurs sont marqués par un très fort effet de saisonnalité : 55 % des mouvements sont concentrés sur les deux mois de juillet et août qui correspondent aux retours des MRE (65 % avec septembre), avec de fortes augmentations de trafic :
 - o 150 000 mouvements en 1990, 416 000 en 2001 avec 14 700 mouvements de navires¹⁷ dont 90 % de transbordeurs pour la traversée du détroit. Par la suite, les mouvements ont augmenté d'environ 30 % en 5 années : 15 928 navires en 2002 (49 % du total national), contre 20 546 navires en 2006 (54 % du total national) – Annuaire statistique 2007.
 - o 2 120 000 passagers en 2001, dont 70 % de MRE, plus de 3 millions en 2005.
- Pour le TIR, l'augmentation 1995-2001 est quasiment linéaire, avec un rythme de croissance annuelle de 16 % : environ 40 000 mouvements en 1995, 98 000 en 2001.

De par sa situation en plein centre-ville, l'accès au port génère des difficultés de circulation, des nuisances et des conflits d'usage de l'espace public entre les véhicules PL, les véhicules des passagers, le trafic local et les piétons, ceci dans une zone à vocation touristique.

Le transfert de l'activité « voyageurs » du port de Tanger vers le nouveau port Tanger Med va réduire l'encombrement du trafic dans la partie centrale, mais cela risque également de faire perdre à la ville une partie de ses activités liées au port et au tourisme.

¹⁷ Destinations : Algésiras, Tarifa, Gibraltar, Sète et Gênes.

La marsa (le port). Jusqu'en 1987, le site de la *marsa* regroupait les gares maritime, ferroviaire et routière, ainsi que des stations de taxis. Cette plate-forme multimodale a connu plusieurs changements depuis la fin des années 80. En 1989, la gare routière a été construite sous la responsabilité de la municipalité, à côté du carrefour de la Ligue arabe pour faciliter un accès rapide aux routes nationales. La gare ferroviaire du port a été réhabilitée en commissariat de la sûreté nationale, le train n'arrivant plus au port mais en retrait de la côte. Actuellement, deux stations de taxis collectifs (lignes urbaines), une station de taxis de grande remise (*taxis touristiques*) et la compagnie d'autocars CTM-LN demeurent à proximité du port.

2.3.2. L'aéroport Ibn Batouta - Tanger Boukhalef

Situé dans la plaine et sur le territoire communal de Boukhalef, à 12 km au sud-ouest du centre de Tanger, l'aéroport international Ibn Batouta est accessible à partir de la route de Rabat et de l'ancienne route de Rabat dite de l'aviation. Il occupe une plateforme relativement enclavée, avec des servitudes qui empiètent sur les zones urbaines.

Il a été mis en service et concédé à Air France en 1954. Restitué à l'administration marocaine en 1962, il a été progressivement agrandi, notamment à l'occasion du plan triennal 1965-1967 qui plaçait le tourisme comme objectif prioritaire de développement. Aujourd'hui, le site aéroportuaire couvre 360 ha, mais des extensions futures seraient contraintes par l'expansion de la zone franche qui a été construite sur des emprises initialement prévues pour l'aéroport.

Jusqu'en 1978, l'aéroport de Tanger était au deuxième rang national, puis il a été rattrapé par Agadir et Marrakech, des villes touristiques toute l'année. En 2000, l'aéroport de Tanger représentait 4 % du trafic national de voyageurs (296 000 voyageurs et 10 200 mouvements d'avion), loin derrière Casablanca (environ 50 %), Marrakech et Agadir (19,9 % et 16 %).

Avec la suppression de plusieurs vols et destinations, puis le retrait des représentations de certaines compagnies aériennes internationales, l'aéroport Ibn Batouta est passé de 147 800 arrivées en 1998 à 101 000 l'année suivante (124 500 en 1966).

Les mouvements de passagers ont enregistré une relative stagnation au cours de la période 1998-2006, avec une baisse entre 2002 et 2005. Actuellement, l'aéroport de Tanger assure un trafic de 6 179 vols par an, plus de la moitié avec l'Europe. Il accueille 303 172 passagers, dont 17 978 en transit, et traite également 800 tonnes de fret par an.

L'aéroport de Tanger connaît désormais une relance de son activité et l'installation de compagnies *low cost* (Ryan Air), de telle sorte qu'il enregistre 303 172 passagers et 10 105 mouvements en 2006 (Annuaire statistique 2007).

2.3.3. La gare routière de Tanger

La gare routière de Tanger est située à proximité de la Place de la Ligue arabe où convergent les axes principaux, notamment les routes de Rabat et de Tétouan. « *La gare routière comporte 24 quais, dont la capacité est suffisante par rapport au nombre de cars : en moyenne, chaque jour 160 cars au départ vers 26 villes du Royaume, 160 à l'arrivée et 3 en transit. Depuis 1989 (à l'époque, on comptait seulement 64 départs par jour), l'offre a augmenté de manière significative* » (SDCT, 2003).

En 2001, la gare routière a enregistré 3 millions de voyageurs et 96 400 mouvements de cars, soit 264 par jour en moyenne. A titre de comparaison, en 2000, l'ONCF a enregistré 726 000 voyageurs à la gare ferroviaires de Tanger : c'est environ quatre fois moins que la gare routière.

Les services déconcentrés du MET assurent la gestion quotidienne des bâtiments des gares routières qui dépendent néanmoins des communes ; les taxes prélevées auprès des sociétés d'autocars reviennent à la collectivité locale.

2.3.4. La gare ONCF de Tanger

Le nouveau site de la gare, implanté à l'Est de la ville, a dégagé la baie d'une grande servitude qui coupait la ville de sa plage et rendait difficile l'aménagement et l'usage de la corniche. La gare assure 740 000 passagers par an, dont 255 791 au départ et 470 188 à l'arrivée, alors que le transport des marchandises par rail reste marginal.

2.3.5. Le campus universitaire

Le site de l'université situé à l'entrée de la ville, à proximité de la route de Rabat et au nord de l'aéroport, occupe une emprise de 124 ha et abrite plusieurs facultés pour environ 10 000 étudiants. Il abrite également une cité universitaire pour un millier d'étudiants.

2.3.6. La servitude de la station terminale de la liaison fixe

La servitude de la station terminale de la liaison fixe sur le Détroit, prévue sur une emprise située dans la plaine de Moghohga, a été retenue pour sa proximité du centre-ville, ce qui semble peu adapté par rapport aux contraintes d'urbanisation du secteur et constitue une barrière entre la ville et les extensions orientales de l'agglomération.

Cet emplacement, limité au sud par les QHNR et la zone industrielle de Moghohga, au nord par le QHNR Tanja Balia et à l'ouest par des quartiers résidentiels, est également enclavé par les nouveaux développements projetés par le SDAU, en plus des problèmes relatifs au milieu naturel (dépression marécageuse encadrée par les collines de Charf, Tanja Balia et Moghohga).

2.4. La contrainte foncière, obstacle à la maîtrise de l'urbanisation

Tanger a hérité d'une situation foncière complexe liée au statut international de la ville (1925-1956) et au régime *khalifien* en vigueur dans toute la zone nord sous protectorat espagnol. L'immatriculation des terrains est loin d'être généralisée, même si des progrès sont enregistrés ces dernières années. En effet, les titres fonciers établis en milieu urbain de la préfecture de Tanger suite au morcellement par la conservation foncière ont progressé rapidement ces dernières années : 2 029 titres ont été établis en 2004 (42 ha), 4 040 titres en 2006 (138 ha). L'immatriculation est moins avancée à Béni Makada, mais la progression est plus rapide : 576 titres établis en 2004 (4 ha), 3 300 en 2006 (39 ha). En milieu rural, la progression de l'immatriculation est encore plus rapide, particulièrement dans la préfecture de Tanger.

Tableau 30. Titres fonciers établis suite au morcellement selon les milieux urbain et rural. Tanger

Années	Milieu urbain				Milieu rural			
	Préfecture de Tanger		Ex-Préfecture de Fahs Béni Makada		Préfecture de Tanger		Ex-Préfecture de Fahs Béni Makada	
	Nombre	Superficie	Nombre	Superficie	Nombre	Superficie	Nombre	Superficie
2004	2 029	42	576	4	4	1	13	108
2005	3 681	93	1 407	27	13	65	53	44
2006	4 010	138	3 300	39	162	361	71	318

Sources : Annuaire statistiques 2005-2006-2007

Si l'immatriculation foncière a progressé, elle ne couvre qu'une partie du patrimoine foncier soumis par ailleurs à une forte spéculation, avec une flambée des prix et de nombreux cas de contentieux qui contribuent à geler les terrains.

Les terrains collectifs et ceux du domaine privé de l'état sont dispersés à travers les périphéries de la ville. Ces emprises ont servi en partie pour des opérations publiques d'habitat, avec notamment un millier d'hectares du domaine privé de l'Etat qui a été cédé à des investisseurs privés nationaux et internationaux pour des programmes touristiques et immobiliers. Aujourd'hui, il n'y a pas de réserves foncières ni de visibilité foncière claire sur le territoire de l'agglomération.

Le verrouillage foncier à l'intérieur du périmètre urbain et la dispersion des opportunités à la périphérie constituent, en l'absence d'une structure de régulation du foncier, un obstacle à une urbanisation maîtrisée.

Pour répondre aux besoins de la croissance urbaine, deux réponses sont apportées : la première porte sur les « sorties de site » (villes nouvelles et ZUN) et la seconde sur l'extension du périmètre urbain. Ces deux options supposent un engagement financier public dans les infrastructures et les équipements, alors que le périmètre urbain existant présente encore une capacité d'accueil en termes d'extension et de renouvellement urbains qui n'a pas encore été explorée.

La réalisation de la ville nouvelle de Chrafat suppose un mode de fonctionnement porté par des structures existantes ou à créer et qui repose sur des ressources pérennes. Or la ville nouvelle est proposée sur un territoire agricole sur lequel les collectivités locales ne disposent ni de ressources suffisantes ni de compétences pour assurer le fonctionnement de cette nouvelle entité. Ce problème renvoie à la fois au mode opératoire pour concevoir et conduire le processus de fabrication de la ville nouvelle, processus qui doit s'inscrire dans la durée (au moins 20 ans), mais aussi à la gouvernance de la nouvelle entité depuis la réalisation jusqu'au fonctionnement.

Enfin, la question de la maîtrise du foncier renvoie à la problématique des plus values dégagées par la création d'infrastructures et par l'extension de l'urbanisation. Un des impacts du PTM ressenti dans la ville et la région a été la hausse des valeurs foncières et immobilières. Du point de vue de la collectivité, un des enjeux de la maîtrise de cette hausse est de déterminer les mécanismes qui permettraient de récupérer une partie des plus values foncières dégagées par la réalisation des infrastructures publiques pour les mobiliser dans des investissements publics destinés à améliorer la qualité de l'accès aux services (y compris le transport collectif).

3. Enjeux de maîtrise de l'espace de l'agglomération

Le modèle de développement urbain de Tanger interpelle sur la maîtrise des changements en cours et ceux prévisibles sur l'organisation spatiale de l'agglomération et sur son fonctionnement sous les effets des projets et des aménagements engagés ou programmés. Plusieurs grands projets sont en train de remodeler l'organisation spatiale et l'image de la ville, dont certains sont en cours de réalisation et d'autres au stade de la réflexion et des études.

3.1. Le projet de reconversion du port de Tanger

Le transfert des activités de l'actuel port de Tanger (voyageurs et marchandises) vers le nouveau PTM en cour d'achèvement pose la problématique de la reconversion.

La capacité du nouveau port (à terme, 7 millions de passagers et 2 millions de véhicules par an) est 3 fois supérieure à celui de Tanger. Avec 8 quais d'accostage, le PTM pourra recevoir 50 000 passagers par jour et sa localisation réduit à une heure la durée de la traversée vers Alger, permettant aux bateaux d'effectuer 5 rotations par jour au lieu de 3 à partir de l'ancien port.

L'objectif de la reconversion est de spécialiser le port de Tanger dans les activités de croisière. Le port peut recevoir jusqu'à 200 000 croisiéristes par an, soit dix fois le flux actuel avec des effets positifs sur les recettes locales (dépenses des croisiéristes, escales, taxes d'accostage).

Le projet de reconversion du port de Tanger constitue un chantier important pour la ville. Un concours international a été lancé et le projet est en phase d'étude technique. Il prévoit l'aménagement d'un grand espace public dans le prolongement de la corniche sur 30 ha récupérés, ainsi que le maintien de l'activité de pêche artisanale rattachée à l'identité du port.

Cependant, le transfert de la gare maritime « voyageurs » à Tanger Med fera disparaître certaines activités liées au port, or la reconversion ne permettra pas de compenser les pertes d'emplois.

3.2. L'enclavement de l'aéroport international Tanger Boukhalef

Le site actuel de l'aéroport Ibn Batouta présente deux servitudes d'envol et de bruit qui empiètent en partie sur des zones urbanisées. L'impact est sensible sur la zone d'habitat Boukhalef, située au sud de l'aéroport, qui abrite des ensembles résidentiels R+4.

La définition des servitudes de l'aéroport est arrêtée en concertation avec la Direction des aéroports et l'ONDA, mais ces servitudes ne sont pas rigoureusement observées.

Un projet d'immeubles à R+10 situé dans la servitude de l'axe de la piste d'envol a failli être réalisé ; il a été revu avec une hauteur plus faible (R+4), mais la densité reste élevée.

Cet exemple soulève la question des secteurs ouverts à l'urbanisation au voisinage des servitudes de l'aéroport dont l'emprise devient de plus en plus enclavée.

Il est question d'un projet d'aéroport commun à Tanger et Tétouan, situé à mi chemin entre les deux villes : cette option ouvrira des perspectives d'aménagement du pôle urbain de Boukhalef.

3.3. L'intégration du tracé du TGV

Le projet de relier Tanger à Casablanca par le TGV a été décidé. Le tracé impose des servitudes dont les impacts sont importants sur les secteurs traversés et sur la circulation en particulier. Les données disponibles indiquent que le tracé est défini à l'extérieur de la ville et qu'il n'emprunte pas la voie ferrée à l'intérieur du périmètre urbain (qui passe à l'Est par la zone Al Aouama dont la topographie accidentée nécessitera des ouvrages d'arts et la démolition de constructions dans les QHNR). Le plan d'aménagement déjà élaboré n'a pas réservé de servitudes pour le tracé ; un plan d'aménagement sectoriel spécifique pour le tronçon du TGV est envisagé.

3.4. La zone d'accueil de la liaison fixe

Le projet de liaison fixe est toujours d'actualité et tous les documents d'urbanisme ont prévu des servitudes pour les débouchés de la liaison et pour le terminal. Le dernier en date, le plan d'aménagement de Charf homologué en 2005, a défini une servitude réservée à la station terminale sur 370 ha de terrains privés dont reconduction à l'échéance du plan d'aménagement en 2015 risque d'être difficile sur des terrains déjà entamés par l'HNR.

3.5. Le projet de Tanger City Center

Ce projet occupe un site stratégique en face de la baie de Tanger, dans le prolongement du centre-ville et à proximité de la nouvelle gare ferroviaire, et prévoit un programme ambitieux de bureaux, hôtels, résidences et commerces, avec des constructions en hauteur. Ce projet engagera des changements dans toute la partie Est des espaces centraux de l'agglomération et posera de nouvelles contraintes à la circulation et au stationnement.

3.6. Environnement et développement urbain à Tanger

Les principaux enjeux environnementaux à l'échelle de l'agglomération de Tanger portent sur les questions de l'assainissement liquide, des inondations, de la décharge publique, des sites sensibles, des nuisances relatives aux activités industrielles. Les impacts environnementaux liés aux transports seront traités dans la deuxième partie du rapport.

a. L'assainissement liquide

Depuis plusieurs décennies, l'assainissement liquide est un problème majeur à Tanger, tant pour ce qui concerne la collecte que le traitement des eaux usées, en plus des rejets non contrôlés et non traités. Toutefois, une station d'assainissement est en phase finale de réalisation par l'opérateur privé Amendis, filiale de Veolia, délégataire des services publics d'assainissement et de distribution d'eau potable et d'électricité depuis 2002 à Tanger et Tétouan.

b. Les inondations

Les oueds qui traversent la ville représentent des risques d'inondation, problème auquel la ville de Tanger est exposée avec des événements dramatiques récurrents. En octobre 2008 par exemple, les inondations ont touché en particulier la zone industrielle de Moghoha. Chaque année, les inondations causent des dégâts importants à Tanger.

Face à ce problème, un programme de protection de la ville de Tanger et de ses zones industrielles contre les inondations a été lancé. L'aménagement des oueds de Tanger (coût 2,46 milliards de Dh) vise d'une part, la protection de la ville et de ses zones industrielles contre les inondations et d'autre part, l'intégration des cours d'eau dans l'espace urbain

c. La décharge publique

A Tanger, l'entreprise privée TECMED Maroc assure le service de collecte et de nettoyage, ainsi que la gestion de la décharge publique.

Le site de la décharge, à proximité de la zone réservée à la liaison fixe, à la limite du périmètre urbain actuel, présente des contraintes. Les vents dominants (Chergui, vents d'est) produisent une nuisance sur la ville et sur les projets touristiques en front de mer. En outre, la collecte des déchets emprunte, en l'absence de rocade, des voies dans les quartiers centraux de la ville.

Il est question d'un projet de transfert de la décharge, avec la participation de TMSA pour la réalisation d'une décharge commune à la ville de Tanger et aux communes rurales de Fahs Anjra.

d. Les principaux sites sensibles

- La baie de Tanger, encore affectée par les rejets d'eaux usées, est impropre à la baignade.
- Pression des projets immobiliers et touristiques de grande ampleur le long de la baie.
- La zone forestière à l'ouest de la ville fait l'objet de mitages et de pressions immobilières.
- La zone industrielle de Moghoha pollue le lac de la baie de Tanger et sa zone touristique.

e. Les enjeux environnementaux à l'échelle de la région Tanger-Tétouan

- Absence de dispositif pour la protection du littoral et contre le mitage résidentiel des littoraux.
- Les pressions spéculatives et les projets immobiliers maquillés par des programmes touristiques.

- Problèmes d'optimisation de la consommation de l'espace, ainsi que du prélèvement et de l'exploitation des ressources naturelles et environnementales (déboisement, carrières).
- Enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels, sites et paysages qui présentent un intérêt particulier (les SIBE de la région Tanger-Tétouan : Cf. chapitre 1 sur le contexte régional).
- Littoralisation, baléarisation et bétonisation excessives sur la côte orientale de la péninsule tingitane (littoral entre Martil et Fnideq dans l'aire d'influence de Tétouan).
- Problèmes de l'assainissement liquide qui nuit à la qualité des eaux de baignade (pollution du littoral méditerranéen).

Afin de compléter ce volet sur l'environnement dans la région Tanger-Tétouan, des actions sont programmées dans le cadre des conventions environnementales signées par les seize walis de région du Maroc, en avril 2009, afin d'engager la politique de proximité en matière de préservation de l'environnement. Cette stratégie de proximité du département de l'Environnement, présenté dans la cadre de la dernière session du Conseil National de l'Environnement en mai 2009, développe les principaux programmes environnementaux menés actuellement aux niveaux national, régional et local.

4. Conclusion sur l'organisation spatiale de Tanger

La ville de Tanger est confrontée à un double défi :

- consolider les acquis et combler les déficits accumulés dans les divers secteurs (infrastructure, logement, transport, services de base et protection de l'environnement) et
- anticiper les transformations à venir, liées aux effets du PTM et des investissements qui l'accompagnent, pour répondre aux besoins de la croissance urbaine, accueillir et intégrer les nouveaux flux de population.

L'urbanisation de Tanger, est confrontée à deux problématiques :

- celle de la mise à niveau et de la requalification des tissus urbains existants et
- celle de la maîtrise des extensions urbaines.

Ces deux problématiques appellent la définition d'instruments spécifiques pour maîtriser les formes de croissance et intégrer les nouveaux développements, tout en assurant une unité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.

La configuration spatiale de Tanger et ses évolutions sont marquées par des contrastes entre les différents secteurs urbains, l'existence de friches urbaines, des discontinuités entre des tissus urbains insuffisamment valorisés. Sur cette structure vont se superposer de nouveaux projets programmés ou engagés qui vont imprimer de nouvelles orientations spatiales et poser de nouveaux défis :

- Quels impacts relatifs à l'implantation des nouvelles infrastructures programmées (projet de TGV, de la liaison fixe du détroit, etc.) et leur intégration sur le plan fonctionnel, urbanistique et paysager ?
- Comment maîtriser les mutations urbaines que connaît Tanger et ses périphéries ? Comment combler le sous-équipement des quartiers périphériques, améliorer l'accès aux services de base et réduire les écarts entre les différents quartiers ?
- Comment favoriser un développement durable en prenant en compte les enjeux environnementaux liés à la préservation du milieu (forêt, littoral), à la protection contre les risques d'inondation, à la lutte contre la pollution atmosphérique liées aux émissions de GES des activités industrielles, du trafic automobile, et enfin à la production croissante de déchets solides et liquides ?

V. Planification territoriale et gestion urbaine

Les compétences en matière de planification territoriale et de gestion urbaine sont réparties entre plusieurs entités qui opèrent sur différents territoires d'intervention.

1. Répartition des compétences en urbanisme

Dans les paragraphes qui suivent est dressé un examen de la répartition des compétences entre les principaux acteurs locaux en matière de planification territoriale, d'urbanisme, d'aménagement et de gestion urbaine.

1.1. La municipalité de Tanger : un conseil de la ville et quatre arrondissements urbains

La municipalité de Tanger est découpée en quatre arrondissements, doté chacun d'un conseil d'arrondissement qui dispose de compétences sur les affaires locales, mais le véritable pouvoir de décision est entre les mains du maire et du conseil communal.

Le principe d'unité / unicité de la ville, introduite par la dernière réforme communale (Charte de 2002), a favorisé le renforcement de la position de la municipalité, mais le pouvoir de la collectivité locale demeure insuffisant pour faciliter les interventions à l'échelle de l'agglomération : par exemple, la Ville n'a pas de compétence sur les territoires des communes rurales limitrophes sur lesquels les extensions urbaines se réalisent. L'absence d'instance de coordination à l'échelle de l'agglomération entrave la coordination et l'élaboration de stratégie de développement urbain et d'interventions sectorielles.

Le projet du nouveau SDAU qui vient d'être engagé porte sur les territoires de la ville et des communes périphériques : ce sera une occasion pour mesurer l'impact du découpage territorial sur l'élaboration d'une stratégie locale de développement urbain.

Les documents d'urbanisme sont soumis à l'approbation du conseil municipal avant leur homologation et sa contribution est importante dans le processus de concertation institutionnelle.

En matière de gestion urbaine, le service des plans de la municipalité assure la gestion administrative des autorisations de construire qui sont signés par le président du conseil de la ville. La commune dispose d'un autre service technique responsable de la voirie et de l'éclairage public, mais ce service n'a pas de liens étroits avec le service des plans.

1.2. L'agence urbaine de Tanger

Les responsabilités de l'agence urbaine de Tanger couvrent le territoire de la wilaya de Tanger : la préfecture de Tanger-Asilah, avec ses deux villes (Tanger et Asilah), et la province rurale Fahs Anjra qui abrite le projet Tanger Med.

L'AUT est organisée en plusieurs départements : études, gestion urbaine, foncier administratif et financier. Ses missions portent sur la planification urbaine, les études techniques, le suivi de l'élaboration des documents d'urbanisme, la gestion des dossiers d'autorisations de construire.

La problématique des déplacements urbains n'est pas suffisamment prise en compte par l'AUT et ni par les documents d'urbanisme.

1.3. L'inspection régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace de Tanger-Tétouan

L'IRHUAÉ, dont le territoire de compétence couvre la région de Tanger-Tétouan, assure le suivi de la procédure d'homologation des documents d'urbanisme et du programme d'habitat subventionné par l'Etat, en plus de son rôle officiel dans la coordination entre l'AUT, la société Al Omrane Al Boughaz, les délégations de l'Inspection régionale dans les villes de Tétouan, Larache et Chefchaouen.

Mais, en pratique, l'IRHUAÉ est dessaisie de la gestion des dossiers d'urbanisme au profit de l'AUT qui dispose de compétences et d'une logistique plus adaptée à ces missions. L'organigramme de l'Inspection régionale est lui-même révélateur des missions qui lui sont confiées, avec deux divisions : la division de l'Habitat assure le suivi administratif du secteur et l'évaluation des projets, la division du Développement Territorial pour l'évaluation des actions de développement. La division de l'Urbanisme qui existait dans les anciens organigrammes a été remplacée par une cellule au sein de l'Inspection régionale : cette cellule coordonne avec les services centraux du ministère de l'Habitat le processus d'élaboration des documents d'urbanisme. Par ailleurs, depuis que l'Environnement ne relève plus des compétences du MHUAÉ, la question de l'environnement n'a plus de lien direct avec l'Inspection régionale.

1.4. La division de l'urbanisme de la wilaya

La division de l'urbanisme de la wilaya assure la coordination entre les collectivités locales, l'agence urbaine et les autres intervenants : délégataires des services des eaux et de l'électricité, ONEP, ONE, service extérieurs des départements de l'Environnement et de l'Équipement, etc. Ne disposant ni de ressources humaines suffisantes ni de moyens logistiques, la division de l'urbanisme de la wilaya assure un suivi administratif des dossiers.

1.5. L'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA)

TMSA est une société anonyme créée par l'Etat en 2003 avec pour missions de réaliser un grand pôle de développement économique doté d'infrastructures comprenant le PTM, les zones franches et les infrastructures de connexion (autoroute et chemin de fer).

L'Etat a doté la société de prérogatives de puissance publique sur un territoire de 500 km² couvrant les communes rurales de Melloussa, Ksar Seghir, Ksar Majaz, Taghramt et la commune urbaine de Fnideq. L'Etat a affecté à TMSA, à titre gratuit, les immeubles nécessaires à ses activités, ainsi que des réserves foncières prélevées sur le domaine privé de l'Etat et le domaine forestier.

L'agence n'a pas de compétence en matière d'urbanisme, mais les exigences de fonctionnement du projet sont globalement prises en compte dans les documents d'aménagement établis par ses soins, dans le cadre des missions prévues par la convention qui la lie à l'Etat. Le contenu de ces documents, qui ne figurent pas dans les textes relatifs à l'urbanisme, sont pris en compte dans la mise en œuvre des documents d'urbanisme (SDAU et PA).

Ainsi, TMSA a établi un schéma d'aménagement de l'ensemble de la zone spéciale de développement économique. Ce document précise l'implantation et la nature des ouvrages publics, soumis à l'approbation du Premier Ministre, ainsi que des études de fonctionnalité et d'aménagement de chacune des zones ou chacun des ouvrages publics relevant de sa responsabilité.

Récemment, TMSA s'est vu confiée la maîtrise d'ouvrage de la grande plateforme industrielle régionale, couvrant environ 5000 ha et dont une partie des sites sont implantés en dehors de sa zone de compétence.

En dehors de TFZ dont elle assure la gestion, TMSA n'a pas de compétence ni de mission à l'intérieur de l'agglomération de Tanger.

1.6. La société d'aménagement Al Omrane Al Boughaz

La société d'aménagement Al Omrane Al Boughaz fait partie du HAO qui est l'aboutissement de la fusion de tous les établissements publics d'aménagement et de construction autrefois sous tutelle du département de l'Habitat (ANHI, SNEC, Attachaouk et ERACs). Le HAO est devenu « le bras armé » du MHUAE en matière d'aménagement et c'est aussi le premier investisseur parmi les établissements publics au Maroc.

Al Omrane dispose de larges moyens de mobilisation du foncier public, de ressources affectées par le budget général de l'Etat et par le FSH alimenté par la taxe sur la consommation du ciment.

Le territoire de compétence de la société Al Omrane Al Boughaz porte sur la région Tanger-Tétouan et elle assure la maîtrise d'ouvrage des grands projets d'aménagement des villes nouvelles (Chrafate) et des ZUN, ainsi que celle des programmes publics (PVSB, MANU, logement à faible VTT). Al Omrane Al Boughaz gère également les partenariats avec les promoteurs privés pour la réalisation de certains programmes.

La société dispose d'une autonomie financière et opérationnelle et d'une marge de manœuvre qui lui permet de peser sur les décisions d'urbanisme.

2. Dérogations aux documents d'urbanisme

Si la gestion de l'urbanisme relève essentiellement de l'agence urbaine, les grands enjeux sont traités au sein de la commission des dérogations présidée par le wali. Cette commission regroupe l'AUT, l'IRHUAE, le CRI, la commune et le ministre du Tourisme. Elle examine les projets présentés pour bénéficier de dérogations par rapport aux dispositions réglementaires des documents d'urbanisme. En plus de son rôle de coordination des acteurs locaux, la wilaya joue un rôle d'impulsion dans différents secteurs : tourisme, équipements, embellissement des façades.

En 2005, l'AUT a examiné 117 dossiers dont 50 ont reçu un avis favorables dans le cadre de la dérogation instituée par la circulaire 3020/27. En 2008, sur 78 dossiers, 33 ont reçu un avis favorable dans le cadre de la même procédure

Les dérogations les plus importantes ont porté sur : le centre-ville où le minimum parcellaire et la hauteur des bâtiments ne sont pas respectés (R+5 et R+12 en front de mer), le secteur de la montagne, à l'ouest de la ville, destiné par le PA à une réserve naturelle, or le secteur est occupé par plusieurs poches d'urbanisation (douar médina, villas isolées).

Sous la pression des promoteurs, la servitude de réserve naturelle dans le secteur de la montagne a été levée. La dérogation porte sur la création d'une zone de transition ouverte à l'urbanisation entre la ville et la réserve naturelle, avec une réglementation spécifique (minimum parcellaire d'un hectare, COS de 12%, obligation de boiser les emprises non construites), les lotissements étant abolis à Tanger depuis quatre années sur décision du wali.

On reproche à l'agence urbaine d'avoir ouvert des secteurs à l'urbanisation, notamment au sud de Tanger où des projets publics et privés (HAO, groupe Doha) ont fait l'objet de dérogation.

3. Absence de *leadership* reconnu en matière de planification territoriale et urbaine

La ville de Tanger, confrontée aujourd'hui à des nouveaux défis liés à son positionnement industriel et touristique, fait face à une accélération dans le rythme de développement qui impose de nouveaux modes de gouvernance incompatibles avec une gestion sectorielle et cloisonnée.

La commune qui, *a priori*, doit porter le projet urbain de l'agglomération ne dispose pas des ressources nécessaires pour conduire et maîtriser les transformations.

La commune dispose d'un budget conséquent qu'elle n'arrive pas à mobiliser entièrement. En 2008, les recettes de la ville ont atteint 1,1 milliards de Dh (25% au titre des transferts de TVA), alors que les dépenses se sont limitées à 617 millions de Dh, soit un excédant de 483 millions de Dh : c'est autant d'investissement en moins, sans compter les recettes non perçues qui ont évoluées de 382 millions en 2004 à 435 millions de Dh en 2007 et 405 millions de Dh en 2008.

Ces difficultés dans la gestion des finances locales révèlent un décalage entre les ambitions de développement et les modes de gestion locale. Cela pose la question de la gouvernance dans la conduite du développement urbain et territorial en général et dans la gestion de l'urbanisme en particulier.

4. Etat d'avancement des documents d'urbanisme à Tanger

La ville de Tanger a fait l'objet de deux SDAU (1981 et 1997), plusieurs PA, deux études sur la circulation et le transport, un Plan de développement urbain. Ces documents font l'objet de concertations entre les acteurs locaux, essentiellement publics, et sont l'occasion pour eux de partager les diagnostics et de se positionner sur les grandes orientations d'aménagement.

4.1. Les SDAU de 1981 et 1997

Deux SDAU ont été élaborés et approuvés et un troisième est en cours d'engagement.

Etabli en 1981, le premier SDAU visait une urbanisation contenue dans les limites du bassin versant pour éviter un système d'assainissement onéreux. Il préconisait la protection du littoral et la préservation de l'espace agricole autour de la ville. Les projections démographiques du premier SDAU (soit 628 00 habitants en 1991 et 1 070 000 habitants en 2001) se sont avérées surestimées.

En dépit des orientations retenues dans le SDAU de 1981, l'urbanisation des années 80 et 90 s'est caractérisée par une occupation incontrôlée du territoire, notamment les zones à fortes pentes, les zones réservées par le document aux infrastructures et aux équipements (zone verte, parc urbain, emprise de la rocade 7), ainsi que l'empiétement sur la zone à valeur environnementale.

Le second SDAU, lancé en 1995 et homologué en 1998, n'a pas servi de document d'orientation. Ses propositions d'aménagement sont jugées minimalistes et en deçà des besoins de l'évolution actuelle de la ville. Sa mise œuvre a rencontré également des difficultés : par exemple, la zone périphérique, destinée selon le document à des terrains agricoles, est aujourd'hui occupée par la zone industrielle de Gueznaya et la TFZ, ainsi que par des zones d'habitat et des douars. Par ailleurs, le long de la route de Tétouan est transformé en un corridor industriel à proximité duquel sont implantées plusieurs unités touristiques, des douars et des QHNR situés à la limite du périmètre urbain.

Enfin, sur la RN16 qui rejoint Ksar Seghir par la côte méditerranéenne, le centre de Nouiouich constitue un balcon qui domine Tanger et qui enregistre un développement rapide sans qu'il soit couvert par le SDAU.

Un nouveau SDAU d'agglomération est sur le point d'être engagé et couvre le territoire de la ville de Tanger et des trois principales communes rurales périphériques (Barhraouiyine, Al Aouma et Boukhalef). Le projet de ce nouveau SDAU s'inscrit également dans le projet de révision du périmètre urbain de Tanger en cours de publication (après validation du ministère de l'Intérieur) et qui intègre une partie des territoires des trois communes périphériques. Le territoire de la commune de Boukhalef est divisé en deux parties : commune urbaine Ibn Batouta et commune rurale Hjar dotée d'une halte de chemin de fer ; le nord du territoire de cette commune a été rattaché à la ville de Tanger.

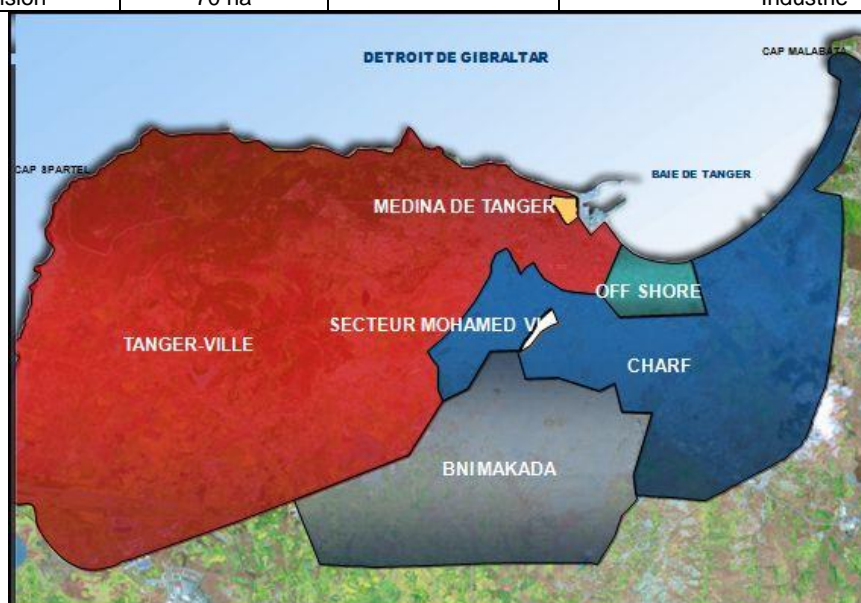
4.2. Les plans d'aménagement

La ville de Tanger est couverte par des plans d'aménagement qui réglementent l'usage du sol et définissent notamment les servitudes relatives aux emprises des voies des équipements publics, des espaces verts et des zones non constructibles. Les PA des ex-communes urbaines de Charf, Tanger-Médina et Béni Makada sont homologués avec effet jusqu'à l'horizon 2013 :

- Le PA Charf couvre un secteur côtier au nord de la ville à vocation touristique. La dérogation introduit dans ce secteur un équilibre entre tourisme et logement.
- Le PA de Béni Makada est davantage un plan de redressement et de restructuration qui couvre un secteur de forte densité d'habitants (60 % de QHNR).
- Le PA du Sud de Tanger couvre le secteur de Boukhalef avec deux zones industrielles.

Tableau 31. Plans d'aménagement homologués ou en cours. Tanger (Agence Urbaine de Tanger)

PA homologués	Superficie	Statut des terrains	Principales affectations
Béni Makada	790 ha	Dominante privée	Habitat, activités et équipements
Charf	1 540 ha	Dominante privée	Habitat et équipements structurants
Tanger Médina	3 200 ha	Dominante privée	Habitat, hôtels, activités et grands équipements
Nouinouich	510 ha	Publics et collectifs	Equipements touristiques
PA encours d'études			
Al Aouama, Bahraouiyine	1 750 ha	privés	Equipements structurants
Boukhalef	3 700 ha	Domaine public	Equipements structurants, nouveau pôle urbain, opération Ibn Batouta
Moghogha extension	70 ha		Industrie



Agence urbaine,
juin 2006.

Par ailleurs, certains secteurs isolés ou à problématiques spécifiques ont fait l'objet de plans d'aménagement sectoriels :

- La médina a fait l'objet d'un PAS spécifique mais bloqué dans le processus d'homologation pour des raisons de procédure : le délai légal d'une année après l'enquête publique est dépassé.
- La liaison entre le Boulevard Moulay Ismaïl et le Boulevard Mohammed VI a fait l'objet d'un PAS spécifique sur recommandations de l'autorité.
- Le PAS du secteur *off shore* couvre un territoire situé sur le front de mer, à cheval entre deux arrondissements, et à proximité de la gare ferroviaire. Le document prévoit une densité élevée avec un zonage destiné à des plateaux de bureaux à hauteur de 30 % de zones constructibles. Le centre des affaires est traité jusqu'au plan masse, avec une composition fondée sur la base d'une trame foncière ; les emprises sont constituées de trois terrains du domaine privé de l'Etat et le reste est de statut *melke* (privé).
- Le PA de l'ancien port de Tanger est destiné à une reconversion en port de plaisance avec maintien de l'activité de pêche et le démarrage de l'activité de croisière

La division du territoire de la ville en plusieurs secteurs objets de plusieurs PA sectoriels ne favorise pas une vision globale du développement et le blocage de certains PA conduit à un vide juridique qui favorise l'improvisation dans la gestion urbaine.

4.3. Le plan de développement urbain 2009-2013

La ville de Tanger s'est dotée récemment d'un plan de développement urbain, document de programmation des équipements et des infrastructures élaboré à la demande de l'autorité locale et conçu comme une banque de données et de projets à la disposition des acteurs publics.

Le document reprend les projets en partie identifiés par le projet urbain réalisé par l'AUT – suite à la circulaire du MHUAE relative aux projets urbains et soumis à l'époque à l'approbation de la wilaya et de la commune –, en le complétant par les projets prévus par l'étude sur la circulation et les transports et par les propositions contenues dans le dossier préparé pour la candidature de la ville à l'organisation de l'exposition Tanger 2012.

Ce plan de développement urbain est conçu comme un document de programmation et de budgétisation des projets : trois milliards de Dh sur cinq années dont 40 % sont dédiés à la circulation et au transport. La gestion de ce document de programmation est assurée par le CRI avec un comité de suivi regroupant notamment la wilaya, la commune, l'agence urbaine et l'inspection régionale de l'habitat et de l'urbanisme. Son contenu porte notamment sur : les projets liés à la mobilité et à la circulation (par exemple, la voie de contournement de la médina), la protection de l'environnement (forêt, cours d'eau, site archéologique), projets déjà programmés dans le cadre du projet urbain comme la restructuration des QHNR, aménagement du front de mer en dégageant la vue sur la plage et en éliminant des constructions anarchiques.

Le plan de développement urbain a apporté incontestablement une dimension opérationnelle qui faisait défaut dans d'autres documents. Il a favorisé une démarche de concertation entre les partenaires locaux, démarche qui a abouti à des projets concertés et budgétisés, mais le document pêche par une certaine approche sectorielle de l'aménagement et par l'absence de vision globale du développement urbain à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble.

VI. Gouvernance des transports urbains : cadre réglementaire, coordination des acteurs

Ce chapitre a pour objectif de présenter et d'analyser le contexte institutionnel dans le domaine des transports urbains et périurbains à Tanger. Il s'agit d'une part, de décrire le cadre législatif et réglementaire, en présentant les diverses institutions, la répartition des responsabilités entre les différents acteurs et les territoires d'intervention couverts, et d'autre part, d'expliquer le fonctionnement dans les faits de la gouvernance des transports urbains, en insistant tant sur le rôle de chaque acteur que sur la coordination et la régulation.

1. Répartition des responsabilités : dispositif institutionnel et organisationnel complexe impliquant de multiples acteurs locaux et nationaux, décideurs et opérateurs

La Charte communale confie aux municipalités les responsabilités relatives à l'organisation des transports publics urbains, à la circulation des véhicules et à la signalisation des voies publiques. En théorie, la commune est responsable de la circulation et des services de transport urbain, mais la préfecture et la wilaya¹⁸ qui représentent la tutelle de l'Etat sur les collectivités locales surplombent l'ensemble des prises de décision.

En vertu de la Charte communale, la municipalité :

- veille au respect des options et prescriptions des schémas directeurs d'aménagement urbain, des plans d'aménagement et de développement (...);
- décide de la création et de la gestion des services communaux, notamment dans les secteurs suivants : transports publics urbains, circulation, roulage et signalisation des voies publiques ;
- décide des modes de gestion des services publics communaux, par voie de régie directe, de régie autonome, de concession ou de toute autre forme de gestion déléguée des services publics (...);
- décide de la réalisation et des modes de gestion des équipements à caractère industriel et commercial, notamment les gares et haltes routières ;
- est consulté sur les politiques et les plans d'aménagement du territoire et d'urbanisme, dans les limites du ressort territorial de la commune, et donne son avis sur les projets des documents d'aménagement et d'urbanisme, conformément à la législation et la réglementation en vigueur.

Le président du conseil communal (est censé réglementer et organiser) la signalisation des voies publiques à l'intérieur du territoire communal.

Les compétences en matière de sécurité routière et de transports de marchandises en ville ne sont pas explicitement attribuées. Les notions de politique globale des déplacements, de cohérence entre les différents modes, d'intermodalité, d'interface avec les autres collectivités locales et autres n'apparaissent pas dans la Loi.

Banque mondiale, 2006 : 11.

¹⁸ Le wali de région est le gouverneur de la préfecture la plus importante de la région : le wali a une mission de coordination des gouverneurs sur un territoire régional, mais il n'a pas de pouvoir hiérarchique sur les gouverneurs. « Les gouverneurs sont les représentants de l'Etat au niveau d'un territoire : la préfecture ou la province. Le gouverneur est le délégué du gouvernement, dans la Préfecture ou la Province où il exerce son commandement. A ce titre, il est le représentant direct du Premier Ministre et de chacun de ces Ministres. Le gouverneur a la charge des intérêts de l'Etat et veille à l'application et à l'exécution des décrets, des lois et des règlements, ainsi qu'à l'exécution des décisions et directives du gouvernement, dans le ressort de son commandement. Il a des pouvoirs sur tout ce qui est lié à la vie du territoire et des citoyens : sécurité publique, développement économique et social, etc. » (Banque mondiale, 2006 : 14).

« Le Ministère de l'Équipement et du Transport (MET) a pour tâche d'élaborer, de mettre en œuvre et de coordonner la politique du gouvernement relative aux modes routier, ferroviaire, maritime et aérien » (Banque mondiale, 2006). Le MET ainsi que les établissements publics et entreprises privées dont les missions d'intérêt général relèvent de sa tutelle¹⁹ interviennent surtout dans les domaines des déplacements interurbains et des infrastructures de transport. Dans les agglomérations du Maroc, le MET participe au financement et à la réalisation des infrastructures routières aux côtés des collectivités locales : ces dernières délèguent la maîtrise d'ouvrage dont elles ont la charge auprès des services extérieurs du MET, notamment pour la réalisation et la gestion des grandes voiries. « (Le MET) est souvent missionné par les collectivités en maîtrise d'ouvrage déléguée pour construire des projets, ou pour l'entretien des routes » (Banque mondiale, 2006).

Tableau 32. Répartition des compétences en matière de déplacements urbains. Maroc

	Entité responsable désignée par la loi	Gestion à court terme	Stratégie à moyen ou long terme
Voirie urbaine	La commune	Oui	A moyen terme
	L'Etat hors agglomération	Des programmes de mise à niveau sur trois ans financés en partie par le ministère de l'Intérieur	
Gestion du trafic et de la circulation	La commune	Oui	Non
Signalisation routière	La commune	Oui	Non
Sécurité routière	Etat : ministères compétents et Conseil national pour la prévention des accidents de la circulation		Politique nationale plutôt en interurbain.
Stationnement	La commune est responsable des parcs de stationnement La politique de stationnement n'est pas explicitement attribuée	Oui	Non
Transports publics urbains	La commune ou un groupement de communes	Oui	De nouvelles initiatives (études)
Taxis	Etat : agréments délivrés par les préfectures et provinces – division économique et sociale	Oui	Non
Politique et planification des déplacements	Compétence non attribuée explicitement par la loi		
Régulation des services de transport public	Compétence non attribuée explicitement par la loi		

D'après Banque mondiale, 2006 : 18.

2. Gouvernance et régulation des transports à Tanger : articulation des services et coordination des acteurs

En pratique, dans le domaine de la planification territoriale, tant l'Agence urbaine – qui instruit les dossiers de demande d'autorisation de construire et de dérogation aux documents d'urbanisme – que les services de la préfecture interviennent dans les affaires communales.

Aussi, le ministère de l'Intérieur²⁰, à travers la DGCL et la DRSC, exerce une tutelle sur les attributions communales en matière concession des services urbains (gestion déléguée).

¹⁹ ONCF, ONDA, Société nationale des Autoroutes du Maroc.

²⁰ Plusieurs directions centrales du ministère de l'Intérieur sont concernées par la question des déplacements urbains : la DGCL, avec la Direction de la Planification et de l'Équipement (DPE) ; la DCAE pour l'attribution des agréments de taxi ; la DRSC, avec la Division des Transports Urbains, qui assure la tutelle sur les régies de transports urbains, ainsi que sur les concessions passées entre les communes et des opérateurs privés.

« Les communes se concentrent sur le quotidien et la gestion à court terme des problèmes de déplacements » (Banque mondiale, 2006) : traitement des points noirs de circulation, gestion des carrefours, signalisation routière, stationnement des taxis et des bus.

A Tanger, la Commission locale des transports, de la circulation et du stationnement réunit les principaux acteurs locaux impliqués dans l'organisation et la supervision des transports urbains : élus municipaux, représentants de la wilaya, agence urbaine, direction régionale de l'Équipement, sûreté nationale²¹. Cette commission se réunit au moins une fois par mois, jusqu'à une fois par semaine en période estivale. « L'intention est tout à fait louable, puisque l'objectif affiché par ces cellules est de favoriser le partenariat, mais il semble que cela rende confuse (sic.) le partage des responsabilités et n'aille pas dans le sens de responsabiliser les communes sur la question des déplacements » (Banque mondiale, 2006). En pratique, le président du Conseil communal de Tanger délègue souvent ses pouvoirs au gouverneur de la Préfecture Tanger-Asilah, wali de région, notamment pour la coordination des réunions multi-acteurs de la Commission locale des transports. Il en est de même pour le suivi de la concession des services de TCU par autobus : alors que le principal interlocuteur de l'opérateur privé Autasa était la commune de 2001 à 2003, pendant les premières années du contrat de DSP, ce rôle revient aujourd'hui à la wilaya.

Le secteur des transports souffre d'un déficit d'encadrement de la part de l'administration : « un poste d'ingénieur et un demi poste de technicien constituent les seules ressources de la Division circulation et transports de la Commune urbaine (de Tanger) » (Banque mondiale, 2008 : 21). La municipalité manque de moyens pour se projeter dans les moyen et long termes et le manque de ressources humaines existe aussi au niveau du service Transport de la wilaya.

Nécessaire continuité des initiatives publiques

Le Schéma Directeur de la Circulation et des Transports de Tanger (2003) a été réalisée par le groupement Transitec (Lausanne) / Team Maroc (Rabat) pour le compte de l'ex-Communauté urbaine de Tanger représentée par son président, M. Abdelislam Arbain. Quelque soient les critiques qui pourront être formulées sur le contenu de ce document, il faut souligner que cette démarche, replacée dans le contexte de 2002-2003, était assez avant-gardiste et innovante dans le secteur des transports urbains au Maroc : c'est une initiative louable des pouvoirs publics, un contrat mené avec sérieux par une entreprise qui a désormais créé sa filiale marocaine (agence Transitec de Rabat).

Après les remaniements consécutifs aux élections communales de septembre 2003²², ce document de planification des transports a été tardivement approprié par les gestionnaires de la ville. Ce n'est qu'en 2006, à l'occasion de la candidature de Tanger pour l'Expo internationale 2012, que le dossier du SDCT 2003 a été réexaminé par la wilaya qui a alors mandaté Transitec pour la réalisation d'une nouvelle étude.

In fine, la mise en œuvre des recommandations du SDCT 2003 par les gestionnaires de l'agglomération a été très partielle, « à retardement », à l'exception de la réalisation de quelques rues piétonnes et du réaménagement de la circulation dans l'hypercentre : Place du 9 avril et ses abords. Actuellement, le réseau des voies de contournement est complété.

²¹ Dans le domaine des transports, la police intervient dans la gestion de la circulation et du stationnement.

²² En 2003, M. Darhame est élu président de la Commune urbaine de Tanger et M. Hassad est nommé gouverneur de la Préfecture Tanger-Asilah, wali de la Région Tanger-Tétouan. Depuis juin 2009, M. Samir Abdelmoula est le nouveau président du Conseil de la ville de Tanger.

Les chevauchements de compétences et la superposition des responsabilités peuvent être illustrées à travers un exemple de dysfonctionnement dans la gouvernance des transports. Avec l'accord de la wilaya, la commune de Tanger a validé les cahiers des charges d'opérateurs de transport de personnel d'entreprise : contrats de prestations de services conclus avec des entreprises présentes au PTM et qui portaient sur des déplacements à l'extérieur de l'agglomération : flux intercommunaux et inter-préfectures. Suite à l'intervention des services extérieurs du MET et des forces de l'ordre, une quinzaine de minibus a été mise en fourrière au motif qu'ils desservait Tanger Med : en principe, le transport du personnel d'entreprise ne doit pas dépasser la limite du périmètre urbain. Finalement, l'intervention du gouverneur de la Préfecture Tanger-Asilah, agissant en tant que wali de région²³, a permis de débloquent la situation et de trouver un compromis.

3. La planification des transports urbains à Tanger : diverses initiatives à fusionner dans une stratégie

« Il n'existe pas de démarche de planification standardisée sur les déplacements urbains. (...) La planification des déplacements urbains n'existe pas aujourd'hui au Maroc en tant que document officiel de planification » (Banque mondiale, 2006).

Malgré la réalisation du SDCT 2003 et d'études plus récentes également commanditées au BET Transitec, on observe un déficit dans le domaine de la planification des transports urbains et périurbains à Tanger. Les observateurs parlent d'une « logique projet », au coup par coup, sans conception d'une politique des transports à l'échelle de l'agglomération : *on fait appel aux bureaux d'études spécialisés en génie civil, on engage des dépenses pour des travaux de voirie, alors qu'il faudrait au préalable définir une stratégie ou un programme d'intervention qui réponde à un réel esprit de planification.*

L'approche par l'offre domine toujours, avec des réponses aux problèmes de transport par de nouvelles infrastructures routières, alors qu'il serait opportun de s'orienter vers la gestion de la demande et la régulation des déplacements motorisés : par exemple, des mesures de restriction des usages des VP couplées à un renforcement qualitatif des offres de TC et de stationnement.

S'il est nécessaire de compléter le réseau de voirie existant (rocares et voies de contournement, transversales aux grandes pénétrantes radiales), il faut aussi tableur sur une meilleure utilisation de la structure existante, en adaptant l'offre de transport à la demande de déplacement, en développant une approche stratégique, globale et multimodale des transports.

(Les autorités ont tendance à tolérer des pratiques intempestives de stationnement sur la chaussée et sur les trottoirs car il est difficile de mettre en place des contraintes pour les automobilistes en l'absence de solutions efficaces pour renforcer l'offre de TC).

Actuellement, plusieurs volets apparaissent comme les parents pauvres de la gestion des transports et de la circulation à Tanger : pas d'approche multimodale des déplacements ; peu d'actions pour les aménagements piétonniers et pour les modes doux en général.

²³ Le PTM est localisé sur le territoire de la Province Fahs Anjra.

3.1. Schéma Directeur de Circulation et des Transports 2003

Au Maroc, le premier Schéma Directeur de la Circulation et des Transports (SDCT), forme de Plan de Déplacements Urbains²⁴ (PDU), a été réalisé à Tanger, en 2002-2003, avant le PDU de Casablanca lancé en 2004 dans le contexte de la concession des lignes d'autobus urbains à M'Dina Bus, filiale de la RATP Développement et du groupe national Chrouate.

Ce document marque un moment important pour la planification des transports à Tanger car, par le passé, la ville n'a pas connu d'enquêtes importantes sur les déplacements des ménages ni de sondages origine - destination de grande envergure. *L'étude s'est articulée autour de trois phases : diagnostic multimodal de la situation des déplacements ; définition des objectifs et d'un concept multimodal des déplacements ; plan de circulation à court terme (5 ans, soit 2007) et définition d'une stratégie globale de fonctionnement du système des déplacements à moyen et long terme (10-15 ans, soit 2015).*

Le diagnostic, première étape du SDCT, dresse un état des lieux détaillé sur la circulation et les transports à Tanger, en lien avec les dynamiques urbaines et avec les documents d'urbanisme, mais sans investigations très poussées sur le terrain²⁵ : la répartition modale est approchée de manière approximative (uniquement TMM et non TMC, donc sans la MAP), pas d'indication sur le taux de mobilité et fort peu sur la structure des déplacements, etc.

Les critiques des experts portent davantage sur les recommandations et sur les scénarios proposés : un scénario très volontariste a été retenu, alors qu'une approche plus pragmatique aurait été possible et sans doute préférable. En tout état de cause, « *ce schéma a été élaboré sans (réelle) contrainte financière et (...) n'a pas été appliqué* » (Banque mondiale, 2006).

In fine, bien peu de suites ont été données aux orientations proposées dans le SDCT 2003, bien que la démarche soit finalement – mais tardivement – en cours d'appropriation par les principaux gestionnaires de l'agglomération : wilaya, commune, agence urbaine.

Principales recommandations du SDCT 2003

« L'étude (...) a montré que le réseau de bus actuel, relativement dense mais concurrencé par les petits et grands taxis, est encore loin de représenter une part de marché similaire à celle constatée dans les villes industrialisées (...).

Le développement de trois axes lourds de transport public en site propre a été recommandé (deux lignes de tramway et une ligne de bus). Pour rester cohérent avec les capacités financières de la ville, une première étape a été définie pour le court terme (2007) : mise en place sur les trois axes lourds recommandés de lignes de bus en site propre à haut niveau de service (...), associée à la réalisation d'ouvrages de rocades en périphérie et à la création de zones piétonnes dans l'hypercentre » (Perrin et Christe, 2003).

Le SDCT 2003 recommande de :

- *valoriser les déplacements en TC, tout en maintenant une accessibilité de qualité pour les flux de véhicules particuliers « utiles » ;*
- *assurer des liaisons routières fluides évitant les zones urbanisées et le centre-ville ;*
- *maîtriser le trafic (élimination du transit), sécuriser les activités riveraines et améliorer les conditions de déplacements des piétons (confort et sécurité), notamment dans l'hypercentre et les zones de marchés (Ibid).*

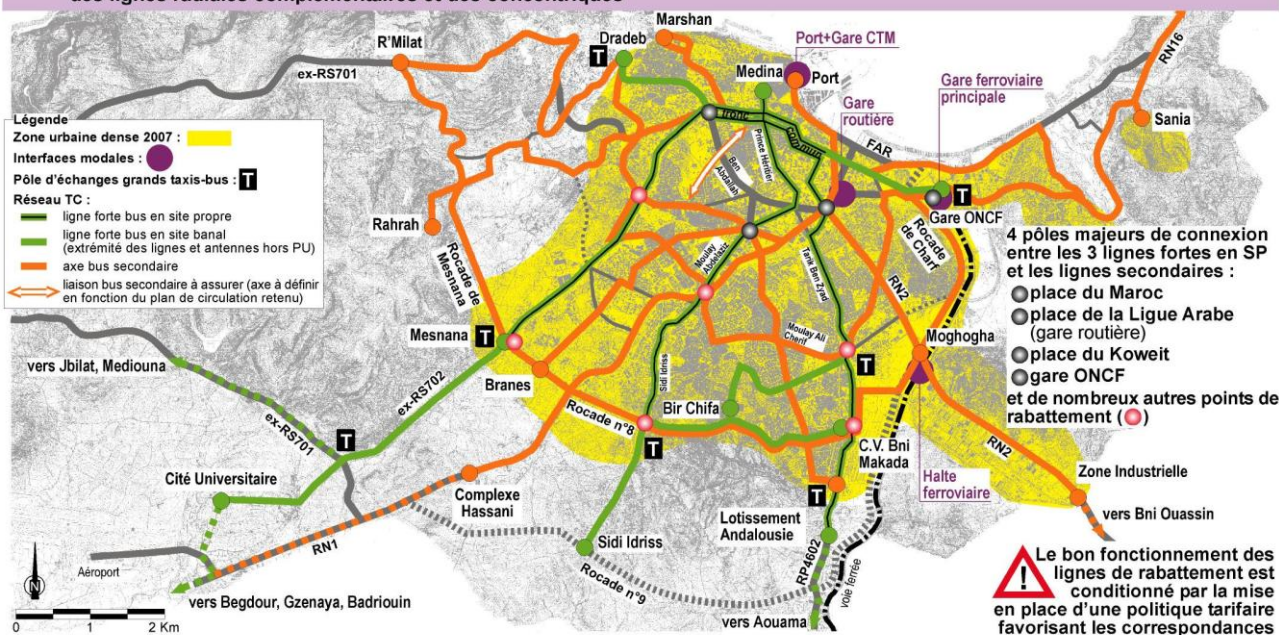
²⁴ « (Au Maroc) Seules les agglomérations de Casablanca et Tanger disposent de plans de déplacements urbains (PDU) multimodaux » (Banque mondiale, 2008 : 14-15). Toutefois, le ministère de l'Intérieur prévoit de généraliser les PDU à l'ensemble des grandes villes marocaines (réalisation en cours à Marrakech en 2009).

²⁵ Comptages, avec échantillon raisonné selon les périodes de l'année : période de pointe estivale (mi-juin - mi-septembre), d'hyperpointe des retours des MRE (fin août - début septembre), normale (mi-septembre - mi-juin).

Réseau de transport public urbain à mettre en place à l'horizon 2007

Le réseau de transport public urbain s'appuie sur :

- ▶ 3 lignes fortes en Site Propre formant la charpente du réseau (desserte du centre ville, priorité aux carrefours, fréquences élevées,...)
- ▶ des axes bus secondaires offrant un rabattement efficace sur les lignes fortes ainsi qu'un bon maillage du réseau par des lignes radiales complémentaires et des concentriques



Codatu XI - Congrès Mondial
Comment rendre les transports urbains plus attractifs ?

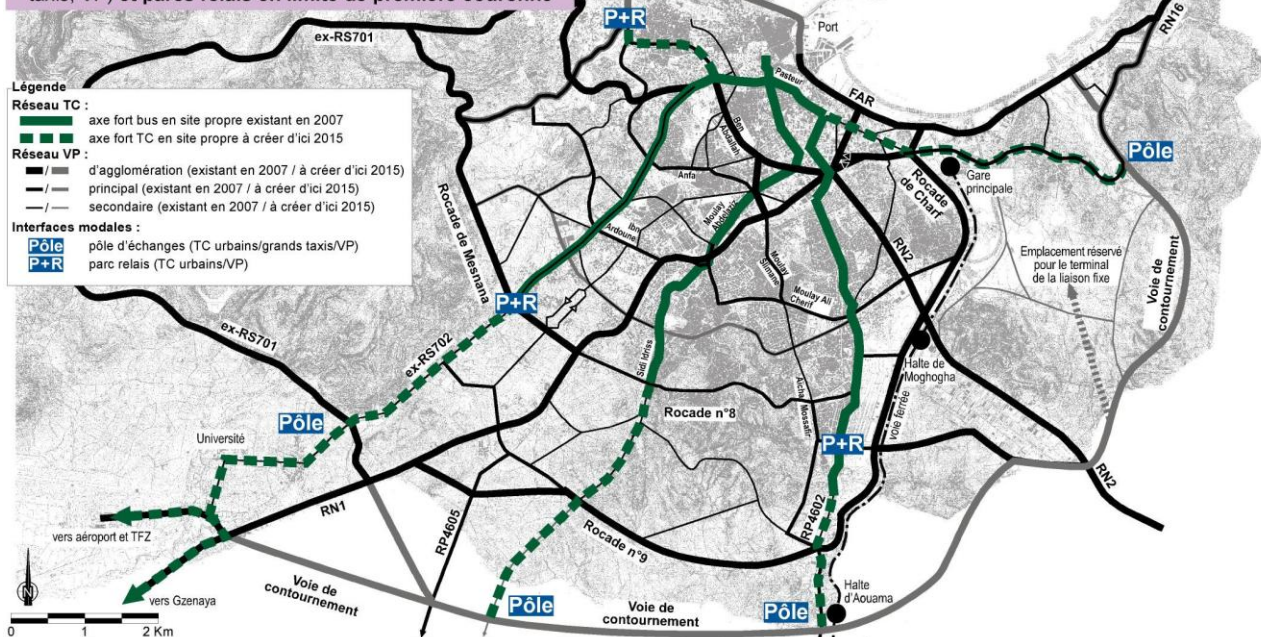
8089.03-f 3-rp-1-27.11.03 / rp

Etude du schéma directeur de circulation et de transport de la Communauté Urbaine de Tanger

Figure n°3

Extension du réseau de transport collectif urbain à l'horizon 2015

- ▶ Prolongement en périphérie des 3 lignes fortes mises en place en 2007, selon la densification urbaine prévue
- ▶ Création d'interfaces modales : pôles d'échanges en liaison directe avec la voie de contournement (TC urbains, grands taxis, VP) et parcs relais en limite de première couronne



Codatu XI - Congrès Mondial
Comment rendre les transports urbains plus attractifs ?

8089.03-f 5-rp-1-27.11.03 / rp

Etude du schéma directeur de circulation et de transport de la Communauté Urbaine de Tanger

Figure n°5

Le concept recommandé au terme 2015 se base sur (un dosage TC - VP équilibré) :

- *un réseau de transport public urbain structuré autour de trois axes en site propre convergeant vers le centre-ville et deux lignes fortes bus complétant la couverture du territoire. Des axes bus secondaires ont été définis pour compléter le réseau, afin d'assurer le rabattement sur les lignes fortes et d'offrir un maillage fin du réseau ;*
- *un réseau viaire d'agglomération structurant composé de trois pénétrantes (routes nationales) et deux rocades inscrites au SDAU ;*
- *des quartiers protégés du trafic de transit (concentré sur le réseau principal) et bénéficiant d'une bonne accessibilité VP depuis le réseau de distribution. (Ibid.)*

Le concept 2015 a été précisé pour le centre-ville : deux axes forts TC en site propre, Nord-Sud et Est-Ouest, dans la continuité des axes forts définis sur l'ensemble de l'agglomération ; une rocade routière structurante de protection autour du centre-ville ; politique de stationnement ; espace piétonnier central autour de la Place du 9 avril ; liaisons piétonnes.

Les réalisations en matière d'infrastructures de transport routier

L'objectif du SDCT 2003 était de maîtriser les flux des déplacements assurés par la VP et de renforcer la part des TC. L'étude a débouché sur trois propositions essentielles : l'aménagement de la zone piétonne au centre-ville, la mise en place d'un site propre pour le TC, la réalisation d'une rocade urbaine.

Les actions réalisées ont porté sur la piétonisation de quelques ruelles, l'élargissement de chaussées, la réalisation de quelques séquences de la rocade urbaine. A l'Est de Tanger, les infrastructures étaient prévues par les documents d'urbanisme qui ont été repris par l'étude de Transitec, alors qu'à l'ouest et au sud l'étude le BET a apporté de nouveaux projets.

- La rocade Chraf a été réalisée, celle de Mesnana est en cours avec la contribution des propriétaires en contrepartie de dérogations pour régulariser les surélévations des bâtiments.
- L'élargissement de Charia Fès au centre-ville pose problème à cause du bâti existant.
- La voie de contournement (Boulevard Ben Abdallah) est à compléter.
- Au nord de la médina, la liaison entre le port et Mesnana est réalisée. Elle longe le littoral et permet de rejoindre la route de Rabat. Elle n'était pas recommandée par le SDCT 2003.
- La rocade 9, au sud de l'agglomération, limite l'urbanisation à 9 km du centre-ville. Elle a été prise en compte dans les documents d'urbanisme, contrairement aux autres rocades.
- Le pont Ben Dibane, objet de conflit de circulation sur la route de Rabat, fait l'objet d'un projet de démolition et d'élargissement coûteux.
- La rocade 8 a été complétée, mais elle présente des problèmes de rétrécissement de la chaussée sur certains tronçons.

3.2. Plan de Développement Urbain 2009-2013 : mobilisation de financements, mais toujours pas de stratégie d'ensemble

Même si la candidature de Tanger n'a pas été retenue pour l'Exposition internationale 2012, les pouvoirs publics ont décidé d'engager les investissements prévus pour la mise à niveau équipementière de la ville, ce qui a débouché sur le Plan de développement urbain 2009-2013. En effet, la wilaya a mandaté l'AUT pour définir un projet urbain, réflexion autour du concept de Grand Tanger, base du Plan de développement urbain 2009-2013. Ce plan concerne pour l'essentiel les prérogatives de la municipalité, mais c'est le CRI – très lié à la wilaya – qui organise les réunions du comité de suivi de ce plan : budgets, mises en chantier.

Ce plan de développement urbain – qui n'a de PDU que l'acronyme – n'a pas de portée juridique : c'est un document pas de programmation d'investissements et non de planification. Le budget arrêté fin 2008 est important, avec 2,6 (2,46 ?) milliards de Dh d'investissement sur cinq ans : 1,7 milliards de Dh seront affectés à la voirie et aux transports²⁶, avec notamment la réalisation de la rocade littorale de contournement de la médina, jugée non prioritaire et très coûteuse par Transitec en 2002-2003 ; la rocade Dradeb ; les rocades 8 et 9, etc.

Le volet « voirie - accessibilité » du Plan de développement urbain 2009-2013 devrait permettre de réaliser le programme proposé par Transitec pour la période 2003-2007.

Pour les transports, l'objectif principal consiste à mettre en place trois couloirs de BHNS (26 Km), avec possibilité de tramway à terme sur deux de ces axes. Des discussions sont en cours entre les autorités locales et le concessionnaire des lignes d'autobus urbains (Autasa), mais l'offre actuelle et les propositions de développement de cet opérateur restent forts modestes : 25 nouveaux autobus à court terme pour renforcer une flotte actuelle de 76 autobus. En outre, on ne prévoit pas d'empêcher les taxis d'utiliser les couloirs de bus, or les taxis représentent parfois un véhicule sur deux en circulation.

Les autres objectifs du PDU 2009-2013 sont les suivants :

- Pour les « arrondissements dortoir » de Béni Makada, Charf Souani et Charf Moghougha : mise à niveau des quartiers sous-équipés, opérations d'embellissement des façades, équipements de proximité (terrains de sport, centres sociaux), amélioration de l'accessibilité et de la circulation, réfections de voies secondaires et tertiaires, modification et aménagement des carrefours.
- Médina : ravalement des façades, éclairage public, relogement du quartier El Hafa.
- Oueds : recalibrage, aménagement des berges, canalisation, circuits de promenades.
- Création de centre de secours, renouvellement des bouches d'incendie.

²⁶ On nous dit aussi 40 % de 3 milliards de Dh.

VII. Maillage radioconcentrique de la voirie et manque de liaisons transversales

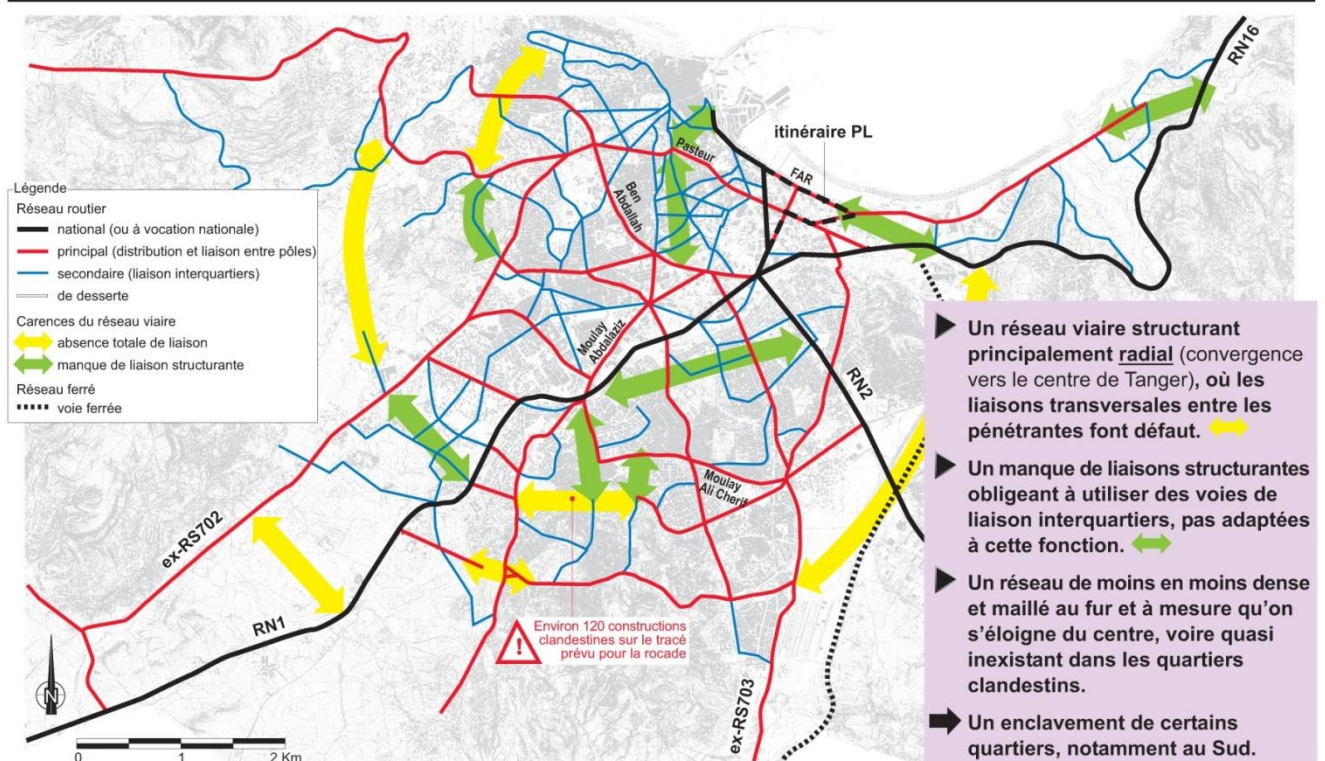
A Tanger, la voirie présente un maillage dense, avec un réseau structurant radioconcentrique assez bien dimensionné. Les grandes pénétrantes convergent au centre de l'agglomération et forment un réseau structurant de type radial. Ce réseau manque de liaisons transversales entre les trois axes majeurs : les routes de Rabat, de Tétouan et de Ceuta convergent Place de la Ligue arabe, à proximité des gares routières des autocars et des taxis collectifs interurbains.

Depuis le début des années 2000, l'état des infrastructures routières est en nette amélioration tant dans l'agglomération tangéroise – comblements des nids-de-poule, réfection et éclairage des principales artères, aménagement de nouvelles voies – qu'en milieu périurbain : travaux liés aux grands chantiers d'infrastructure dans la région, Programme National des Routes Rurales. Toutefois, ces améliorations portent en priorité sur les axes principaux et sur les zones centrales, alors que la voirie secondaire et de desserte des quartiers périphériques présentent un réseau peu dense et peu continu, avec différents problèmes : pentes importantes et sinuosité, chaussées dégradées et de largeur insuffisante, etc. Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération en direction du Sud, moins le réseau viaire est dense et maillé : dans l'arrondissement de Béni Makada (QHNR), l'absence de liaisons transversales structurantes entraîne l'utilisation de voies de liaison inter-quartier inadaptées au trafic (étroitesse, pente).

1. Diagnostic

Novembre 2002

La hiérarchie du réseau routier (selon la géométrie des voies et les liaisons qu'elles assurent)



Communauté Urbaine de Tanger

0043-f20-rp-2-11.11.02 / rp

Etude du schéma directeur de circulation et de transport

Figure n°20

Le trafic automobile est concentré sur un nombre restreint d'axes principaux, ce qui renforce les problèmes de congestion de la circulation accentués par l'augmentation des déplacements en voitures particulières. Il y a donc lieu d'améliorer le réseau de voirie et de le compléter par des liaisons transversales : rocares, voies de contournement²⁷. En effet, si le Boulevard Ben Abdallah a un rôle de voie de contournement du centre-ville²⁸, *l'axe structurant de l'hypercentre (Boulevard Mohammed V, Boulevard Pasteur, Boulevard de Belgique) présente une inhomogénéité importante, passant de 2x2 voies à 2x1 voie* (SDCT 2003). En outre, plusieurs liaisons Nord-Sud à travers le centre-ville sont peu adaptées à un fort trafic (Ibid).

Enfin, l'accès au port nécessite de traverser l'agglomération et de passer par le front de mer : le passage des camions le long de la baie de Tanger représente une nuisance, mais la construction du PTM soulage fortement Tanger de la circulation des camions TIR.

Principaux dysfonctionnements du réseau de voirie

Le Schéma directeur de la circulation et des transports (SDCT 2003) pointe les facteurs suivants pour expliquer les contraintes que présente le réseau de voirie à Tanger :

- héritage de l'ancienne trame viaire (étroitesse) ;
- non finalisation des ouvrages de rocade prévus dans les documents d'urbanisme (rythme de réalisation moins rapide que celui de l'urbanisation, avec des constructions non réglementaires sur une partie des emprises programmées) ;
- topographie difficile et coupures urbaines, ces dernières étant de deux types : naturelles (relief, oued, zone inondable, océan) et liées aux activités humaines (voie ferrée, canal, construction).

Les problèmes rencontrés sur le réseau de voirie sont principalement de deux types :

- *Problèmes d'accessibilité, de lisibilité et de saturation. Le réseau routier actuel, bien que dense, montre des lacunes importantes dans sa structure. Si le réseau structurant d'accès à la ville et au port est correctement dimensionné au vu des fortes charges qu'il est censé absorber, certaines liaisons font par ailleurs défaut : pas de liaison entre les trois routes nationales, éléments de rocade inexistant en périphérie, etc. Cela entraîne une concentration très forte de trafic sur certains axes et carrefours qui sont aujourd'hui saturés aux heures de pointe (centre urbain et réseau national).*
- *Conflits entre circulation et vie locale. De nombreux conflits entre circulation et vie locale ont été identifiés, essentiellement entre véhicules motorisés et zones à fortes densités piétonnes : hypercentre, zones des marchés, etc. (Perrin et Christe, 2004).*

Le SDCT 2003 détaille une série d'autres problèmes :

- Calibrage non homogène de la voirie : rétrécissement de voies et effet d'entonnoir.
- Contraintes pour l'accessibilité des quartiers périphériques populaires : faible nombre de voies d'accès, voirie sous-dimensionnée (enclavement, détours). L'accessibilité des marges urbaines et leur desserte demeure insuffisantes.
- Manque de connexions inter-quartiers.
- Stations des taxis collectifs le long des trottoirs ou/et trop courtes, obligeant des stationnements sur la voirie et contribuant d'autant à ralentir le trafic.
- Arrêts inopinés des véhicules, stationnement gênant.
- Conflits entre les circulations motorisée et piétonne, notamment au centre-ville. Activités sur la chaussée : souks informels, marchands ambulants.

²⁷ 2009 : Réalisation de travaux de finalisation des rocares et de voies de contournement. Et programmation.

²⁸ Notons que la circulation des poids lourds est interdite dans le centre-ville de Tanger, sauf pour les livraisons.

VIII. Une offre de transport collectif diversifiée, davantage concurrentielle que complémentaire

Tableau 33. Gestion et organisation des transports collectifs au Maroc

Moyens de transport	Types de déplacements	Statut des opérateurs	Autorité responsable : services, infrastructures	Autorité de tutelle
Trains	Interurbain	Office national des chemins de fer (ONCF).	Ministère des Transports	Ministère des Transports
Autocars	Interurbain	Opérateurs privés : TPE, PME et grandes entreprises.	Ministère des Transports, Communes	Ministère des Transports. Ministère de l'Intérieur
Autobus	Urbain et périurbain proche	Régies publiques et concessions privées	Municipalités (conseils communaux).	Ministère de l'Intérieur
Taxis	Urbain et interurbain	Opérateurs privés, très petites entreprises.	Préfectures et Provinces, Communes	Ministère de l'Intérieur
Transports mixtes	Ville-campagne et zones rurales	Opérateurs privés, très petites entreprises.	Ministère des Transports, Préfectures et Provinces, Communes	Ministère des Transports. Ministère de l'Intérieur

A Tanger, l'offre en TC est importante et diversifiée, mais souvent redondante entre les modes – doublon et concurrence plus qu'intermodalité et complémentarité –, pas toujours lisible pour l'utilisateur et manquant de connexion entre les modes.

Tableau 34. Offre de transport collectif à Tanger. 2009

Moyens de transport	Types de déplacements	Opérateur(s)	Nombre de lignes	Nombre de véhicules	Capacité hors conducteur	Places (estimation)
Autobus	Urbain et périurbain	Autasa (concession)	17 en 2002 23 en 2009	76 (2009)	Env. 100	7600 (2009)
Autocars	Intercommunal. Echelles régionale et nationale	Opérateurs privés : TPE, PME et grandes entreprises	26 destinations finales (2004)	Env. 160 pour les départs. NB : 264 mouvements en 2001	Env. 55	8 800 (2001)
Taxis de grande remise dits taxis touristiques	Intercommunal, Echelle régionale et nationale	Micro-opérateurs	Transport à la demande	40 (2002)	6	240 (2002)
Grands taxis collectifs	Urbain et intercommunal	Micro-opérateurs	Au moins 34 lignes urbaines	1 304 (wilaya, 2004)	6	7 824 (wilaya, 2004)
Petits taxis individuels	Urbain	Opérateurs privés, très petites entreprises	Transport à la demande : taxis compteurs	1 550	3	4 650
Transport de personnel d'entreprise (minibus)	Urbain, périurbain proche et PTM	160 opérateurs : entreprises, micro-opérateurs et particuliers	Desserte des pôles d'emplois : notamment des zones industrielles	883 (2009)	18 (estimation)	15 894 (2009)
Transports mixtes	Ville-campagne et zones rurales	Opérateurs privés, très petites entreprises	nd	nd	15	nd
Transport scolaire	Urbain, pour la desserte des écoles privées	nd	nd	100 (SDCT 2003)	20	2 000
Cars touristiques	National	Entreprises privées	nd	46 (SDCT 2003)	48	2 208

1. Autobus urbains : une offre de services comparable à celle d'une ville moyenne pour une capitale régionale

A Tanger et depuis 2001-2002, le transport en commun par autobus est assuré par l'opérateur privé Autasa, filiale de l'entreprise espagnole Grupo Ruiz.

1.1. Concession à un opérateur privé étranger

En 1987 et pour cinq années, l'entreprise Boughaz a repris les services de la régie municipale des transports urbains. En 1992, l'entreprise Tingis Bus obtient un contrat de concession de dix ans (1992-2002), mais les services sont suspendus une année avant la fin de la concession, ce qui est présenté comme une faillite. Tanger est ainsi restée une année sans service de transport par autobus ; les taxis ont pallié cette absence de TU par autobus.

La régie d'autobus de Tanger disposait de 39 véhicules en 1984. En 1999, plus que 28 autobus circulaient à Tanger, dont 8 appartenant à la régie de Fès venue en renfort de l'opérateur privé. Le programme d'investissement Autasa prévoit que les 48 véhicules « provisoires », importés d'occasion d'Espagne, soient remplacés par 85 autobus neufs au cours de la première année de la concession. En 2009, Autasa exploite 76 autobus (plus de 60 sont neufs) et, entre 2002 et 2009, six lignes ont été créées en plus des dix-sept initiales.

Ces données ramènent le nombre actuel d'autobus à 3,3 en moyenne par ligne, un bus pour plus de 13 000 habitants. A titre de comparaison, Véolia Transport prévoit une flotte de 600 autobus pour les 2 millions d'habitants de Rabat-Salé, soit un bus pour environ 3 300 habitants. Le partenariat public - privé se traduit certes par une amélioration de la qualité des services de transport urbains à Tanger, mais l'offre Autasa reste bien insuffisante pour satisfaire l'ensemble de la demande : une part importante revient aux autres modes.

Tableau 35. Comparaison de l'offre de bus dans quelques agglomérations (nombre de bus pour 1 000 000 d'habitants)

Villes	Casablanca	Rabat	Fès	Tanger	Le Caire *	Tunis *	Téhéran *	Amérique latine
Bus pour 1 million d'hab.	433	361	239	107 76 en 2009	193	508	744	> 1 000

Source : Banque mondiale 2007, in Banque mondiale 2008 : 12.

(*) Ces métropoles possèdent de plus un système de métro ou de tramway.

1.2. Compromis entre l'opérateur privé et les autorités locales

Principales étapes de la concession des services de TU par autobus à Autasa / Grupo Ruiz :

- 27 avril 1999 : *Cahier des charges relatif à l'exploitation des lignes de transport public urbain par autobus dans la ville de Tanger (61 pages), par l'autorité concédante.*
- 10 octobre 2000 : *approbation dudit cahier des charges par la DRSC.*
- 19 décembre 2000 : *lancement de la procédure d'appel d'offres relative à l'exploitation de lignes de transport public urbain par autobus, par l'autorité concédante.*
- 20 février 2001 : *ouverture des plis par la commission d'appel d'offres.*
- *La convention de la concession des lignes de transport urbain de Tanger est conclue en 2001 entre l'Ex-Communauté urbaine et la société anonyme Ruiz.*

L'entreprise Ruiz a obligation de créer une société anonyme marocaine de droit privé : la société *Autobus urbains de Tanger S.A / Autasa*. Le service ne doit pas faire l'objet de cession, ni de gérance et de sous-traitance à un tiers.

La convention est passée pour dix ans, durée initiale du contrat de concession pouvant être prorogée sur initiative de l'autorité concédante pour cinq années supplémentaires. Selon une conception *gagnant - gagnant* du PPP, la prorogation du contrat est possible par tacite reconduction si le cahier des charges est respecté : c'est une manière d'inciter le concessionnaire à répondre à ses engagements en offrant des services de qualité. En pratique, Autasa dispose d'un monopole de fait pour le transport urbain par autobus à Tanger.

La convention de concession fixe le montant des redevances annuelles par ligne d'autobus : 20 000 Dh par ligne et par an. En outre, le contrat de concession prévoit les modalités du contrôle de l'activité de l'opérateur : l'autorité concédante peut vérifier l'exactitude des informations comptables et statistiques fournies par le concessionnaire, en soumettant l'entreprise à un audit externe à sa charge. De plus, « *il est institué une Commission de transport urbain présidée par un représentant de l'Autorité Concédante et composée comme suit : un représentant de l'Autorité Locale ; un représentant des Services de la Sûreté Nationale ; le responsable du service chargé des opérations matérielles de suivi de l'exécution du contrat de concession (et désigné par l'autorité concédante) ; un représentant du concessionnaire* »²⁹. La municipalité peut décider la création de brigades de contrôle³⁰ qui interviennent sur initiative de l'autorité concédante, du wali ou du ministère de l'Intérieur. Les litiges entre le concessionnaire et l'autorité sont réglés localement, à l'amiable, sinon la responsabilité revient à l'autorité centrale, la DRSC pouvant porter l'affaire devant le tribunal local compétent ; il n'est pas prévu de recours auprès du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) domicilié à Washington.

Les autorités locales prennent la garantie de la fourniture d'un service minimum sous peine que le concessionnaire supporte les frais engagés par la municipalité pour assurer le TU : ne pas exploiter une ligne d'autobus correspond à une rupture de la continuité du service pouvant entraîner la *déchéance du concessionnaire*, en plus d'indemnisations à l'autorité concédante.

De plus, plusieurs mentions du contrat de DSP relèvent d'une stratégie de communication basée sur l'image de marque d'entreprise moderne. Autasa mise sur sa visibilité : *il est absolument indispensable que les usagers connaissent les endroits où l'autobus peut les ramasser, et qu'à ces endroits ils trouvent une information claire et détaillée des horaires des lignes et des parcours*³¹. L'opérateur propose la création d'un *service aux usagers*, d'un *département d'assistance aux usagers*, d'un *service d'information aux citoyens*, d'un *service de réclamations et propositions*, tout en insistant sur la motivation de son personnel : « *le personnel doit participer et partager l'objectif de se sentir impliqué dans la réussite de la gestion commerciale du service de transport urbain. (...). L'aspect extérieur des employés est essentiel pour que la société concessionnaire fasse bonne impression* » (op. cit. p. 19).

Les autobus de Tanger sont en bon état par rapport à ceux des autres grandes villes marocaines, ce qui limite les coûts relatifs à l'entretien et aux réparations, avec un seul salarié à bord de chaque véhicule : conducteur et receveur à la fois.

Autasa dispose d'une logistique assez moderne (billettique), coûteuse en investissement mais rentable à terme : le concessionnaire préfère avoir un *chauffeur - receveur* par autobus plutôt que deux employés à bord, des véhicules neufs plutôt que des mécaniciens en surnombre.

Investissements pour l'achat de véhicules neufs → peu de véhicules en panne et en réparation, ce qui allège d'autant les charges d'exploitation tout en optimisant la gestion des ressources humaines : pas « un chauffeur + un receveur » mais des chauffeurs-receveurs.

²⁹ Titre V : Dispositions relatives au suivi, contrôle et sanctions. Article 27 : Suivi de la concession.

³⁰ Composées de trois membres : un représentant de l'autorité concédante, un représentant de l'autorité locale et un agent des forces de l'ordre qui peuvent être assistés par des techniciens de la municipalité.

³¹ Activités proposées par Empresa Ruiz, p. 40.

1.3. Tarification, engagements contractuels, obligations de service public et compensations

Tarification (2002).

« Les tarifs applicables sur les lignes à desservir sont fixés, toutes taxes comprises (TVA 14 %) comme suit :

- le tarif ticket est fixé à : 3,20 Dh
- le carnet de 10 voyages est fixé à : 25,60 Dh
- tarifs des abonnements
 - élèves : 100 Dh par mois
 - étudiants : 100 Dh par mois
 - tarif ticket spécial pour élèves et étudiants fixé à 1 Dh.

La révision des tarifs ne pourra être appliquée qu'après approbation de l'autorité compétente (Ministère de l'Intérieur) par correspondance officielle »³².

Tarification (2009).

La structure et la logique de tarification est restée identique, avec les augmentations suivantes :

- Tarif ticket : 3,5 Dh, puis 4 Dh, avec deux lignes à 5 Dh et une ligne à 6 Dh.
- Scolaires et étudiants : 1,30 Dh, la carte annuelle étant restée à 100 Dh.
- Carnet de 10 voyages : 28,10 Dh.

En comparaison, les prix des places des taxis collectifs pour les lignes urbaines ont augmenté plus rapidement, tout en restant calés sur les tarifs de l'autobus : 2 Dh en 2002, 4 Dh en 2008.

Autasa et le ministère de l'Intérieur ont passé une convention portant sur des aides compensatoires relatives aux missions de service public de transport des étudiants : après l'achat d'une carte annuelle (100 Dh), les étudiants bénéficient d'un tarif préférentiel (1,30 Dh). Autasa doit fournir une demande de subvention avec des justificatifs pour obtenir cette compensation. Selon Autasa, 25 % des passagers seraient des étudiants et les lignes déficitaires seraient les plus fréquentées par les étudiants (entretien du 12 mars 2009).

Enfin, les tarifs Autasa restent fermement encadrés par la puissance publique, passant en moyenne de 2,2 Dh en 2001 à 2,8 en 2008.

« A Tanger, une enquête réalisée par AUTASA en juillet 2006 a montré que le niveau de tarif appliqué était jugé « correct » par 57,6 % des personnes interrogées, tandis que 38,8 % le trouvaient « cher » et 3,6 % « excessif ». Une proportion élevée d'usagers (47,6 %), par contre, n'est pas disposée à payer davantage, même pour un service de meilleure qualité, contre seulement 30,2 % qui sont disposés à le faire et 22,3 % qui ne se prononcent pas » (Banque mondiale, 2008 : 72).

1.4. AUTASA : obligations de moyens et service minimum

Calé sur le réseau des axes structurant l'agglomération, le réseau Autasa est principalement radial : forte concentration des lignes d'autobus sur les axes principaux (par exemple, la quasi-totalité des lignes passent par le Boulevard Ben Abdallah qui contourne l'hypercentre), pôles d'échanges situés aux principaux carrefours³³, liaisons transversales quasiment inexistantes en périphérie (Cf. figures pages suivantes). La couverture de l'agglomération par le réseau Autasa est globalement bonne, avec cependant des quartiers peu ou pas desservis : difficultés d'accès des secteurs accidentés et de circulation des autobus à l'intérieur des quartiers (pentes, voirie trop étroite, tracé sinueux), pas de desserte fine des quartiers, problèmes de fluidité quand la circulation est encombrée par les souks et marchés (arrondissement de Béni Makada).

³² Convention de concession. Titre IV : dispositions financières. Art. 19 : tarification. Art. 40 : révision des tarifs.

³³ Place Koweit, Place Maroc, gare routière, enfin Cinéma Tarik - Place Tafilalet à l'entrée de Béni Makada.

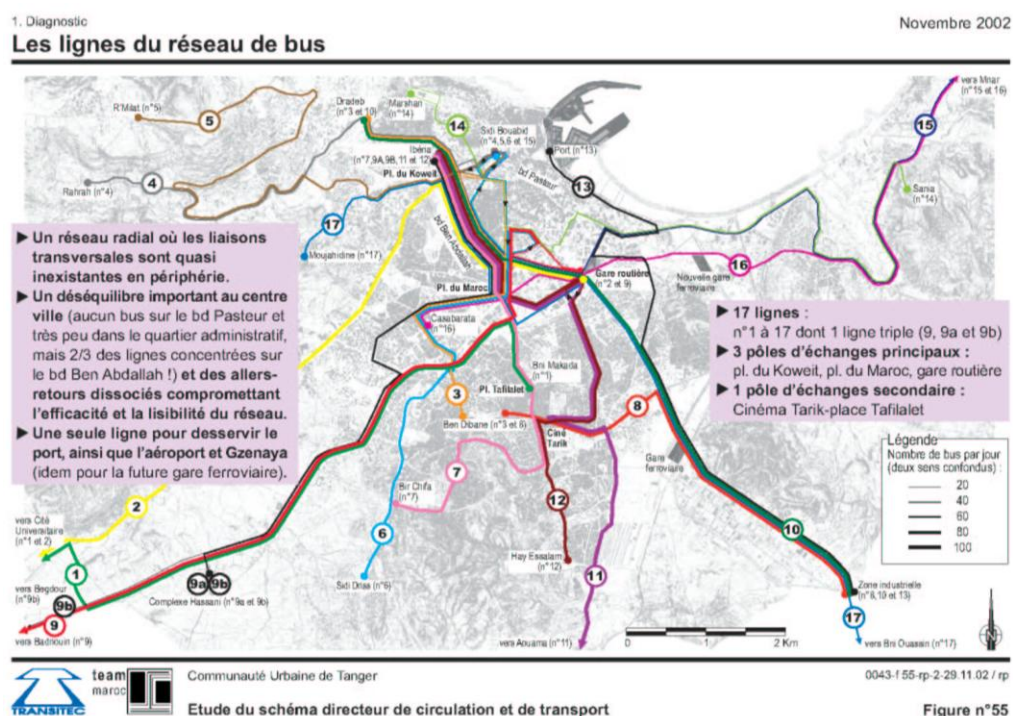
Tableau 36. Les lignes d'autobus concédées à Autasa. Tanger. 2002

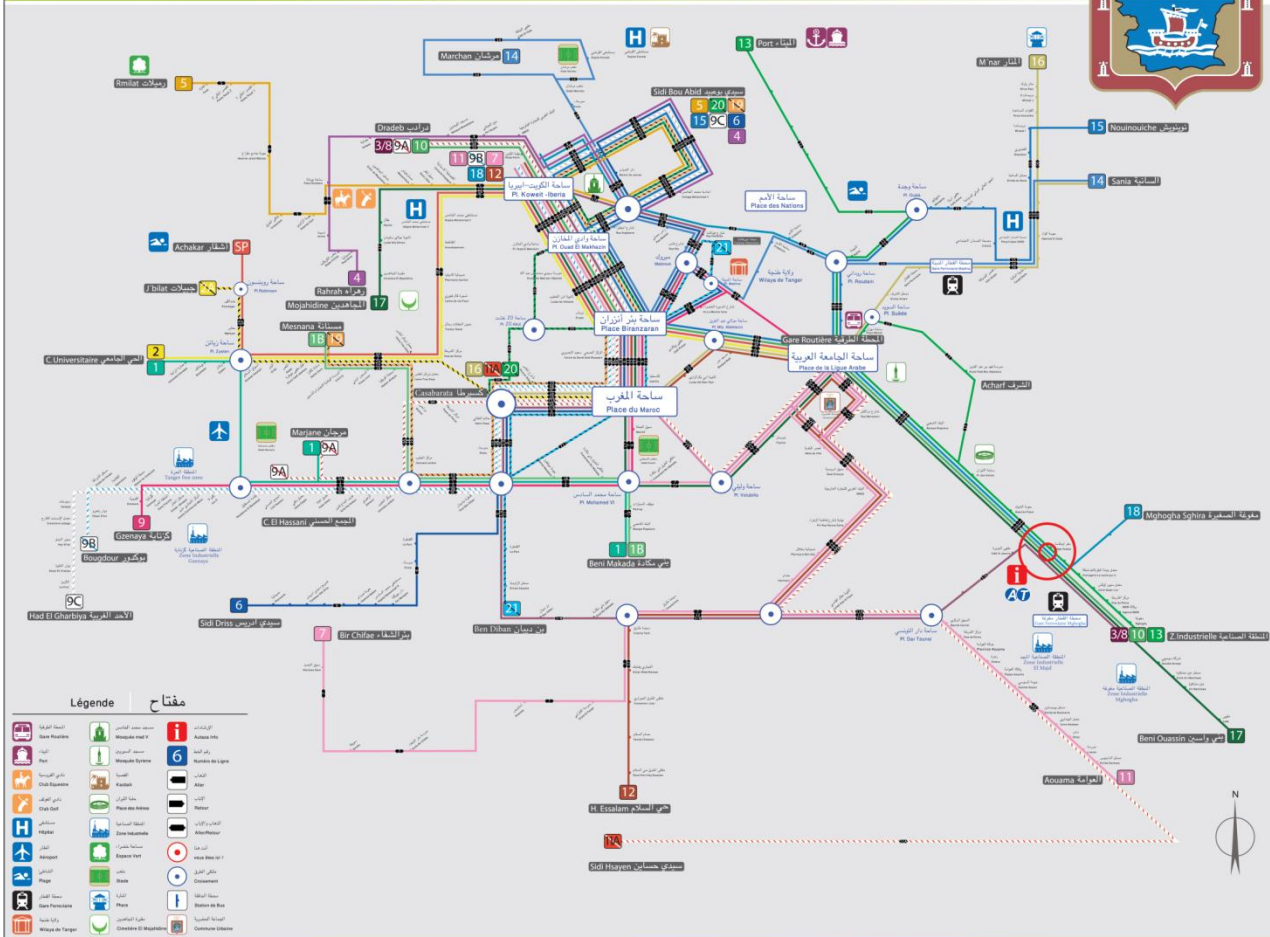
N° de ligne	Départ - Terminus	Longueur de la ligne en km	Nombre mini d'autobus	Nombre maxi d'autobus
1	Cité universitaire - gare routière	21,2	6	7
2	Place Oued el-Maghazine - Cité universitaire	18,8	4	7
3	Avenue Imam Mouslim - Avenue Ibn Zare	13,4	4	7
4	Rue Bir Anzarane - Rahrah	14,8	4	7
5	Rmilet - Mosquée Sidi Bouabid (Grand Socco)	13	2	7
6	Rue Marrakech - Sidi Driss via Mosquée Mohammed V	9,6	2	7
7	Avenue Habib Bourguiba - Bir Chifa	11,8	6	7
8	Zone industrielle Moghogha - Boulevard Anfa	14,2	2	7
9	Gare ferroviaire Moghogha - Route de Boukhalef	14,6	7	7
10	Dradeb - Zone industrielle Moghogha	16,6	8	8
11	El-Aouama - Gare routière	12	2	7
12	Gare routière - Hay Essalam	11,6	3	7
13	Port - Zone industrielle de Moghogha	15,4	2	7
14	Marshan - Malabata	15,4	3	7
15	Port - Nouinouich	17,2	2	7
16	Casabarata - Menhar	23,8	7	7
17	Gare routière - Hay Moujahidine	11,4	4	7
Total	17	254,8	68	120

D'après : Convention de concession. Article 9 : lignes concédées. Article 11 : parc d'autobus. 2001, pp. 8-9.

- Six lignes (n° 4, 6, 7, 11, 12 et 17) relient le centre-ville aux quartiers périphériques.
- Quatre lignes (n° 8, 9, 10 et 13) desservent les zones industrielles entre-elles ou à partir des quartiers d'habitat populaire.
- Deux lignes (n° 1 et 2) permettent d'assurer la liaison entre le centre-ville et les cités universitaires situées en périphérie (secteur ouest de l'agglomération).
- Quatre lignes (n° 5, 14, 15 et 16) avec des tracés parallèles au trait de côté : prévues pour les loisirs, elles sont aussi utiles aux habitants des secteurs périphériques pour rejoindre le centre de Tanger.

Le plan du réseau d'autobus urbains montre une concentration / superposition des lignes sur les principaux axes, alors que certains secteurs ne sont pas desservis : le réseau irrigue l'agglomération de manière inégale entre les différents secteurs.





Source : Autasa, Tanger, mai 2009.

Comme à Casablanca, où l'on peut désormais obtenir un plan détaillé du réseau des lignes d'autobus M'Dina Bus, le plan du réseau Autasa est une première au Maroc.

Actuellement, à la demande des autorités locales, Autasa renouvelle la signalisation et les abribus, en affichant le plan du réseau avec le détail des lignes, ce qui améliore la visibilité de l'offre de transport urbain par autobus.

Les autorités locales ont demandé à Autasa la création ou le prolongement de lignes d'autobus. Et il est arrivé à l'opérateur de solliciter les autorités pour la création de nouvelles lignes en fonction des besoins observés, des demandes des clients et des chefs d'entreprise. Autasa a ainsi mis plusieurs années pour convaincre les pouvoirs publics locaux quant à la création d'une ligne d'autobus qui passe par le Boulevard Pasteur, principale artère du centre-ville : un minibus autorisé, mais pas d'arrêt sur le boulevard car les autorités estiment que cela nuirait à la fluidité d'une circulation déjà fortement congestionnée.

On touche ici aux limites des opportunités de mise en place de transports de masse et en site propre à Tanger : sur plusieurs centaines de mètres, le Boulevard Pasteur est dimensionné en deux fois une voie, sans possibilité d'aménager des couloirs et des arrêts d'autobus – sauf à y interdire la circulation VP ce qui paraît actuellement impossible. C'est une spécificité de Tanger par rapport à des villes comme Casablanca ou Rabat qui ont hérité d'un réseau de voirie maillé avec des voies larges quadrillant les centres-villes d'époque coloniale. Il y aurait donc lieu de s'orienter vers un système de transport n'excluant pas les véhicules légers et peu polluants (mesures incitatives), non seulement en tant que rabatteur vers des éventuels transports en site propre ou à HNS mais aussi pour la desserte fine des quartiers d'habitat, notamment dans les secteurs accidentés, et des zones d'emploi de l'agglomération. A Tanger, les avantages et les facteurs d'efficacité des taxis individuels et collectifs et, plus récemment, du transport de personnel d'entreprise sont à explorer, au regard des exigences de performance – non seulement économiques et sociales mais aussi environnementales – du développement durable, pour compléter le transport de masse recommandé par les experts.

La longueur moyenne des lignes d'autobus est de 15 kilomètres (tab. 44), avec des itinéraires qui traversent l'agglomération d'une extrémité à l'autre. Le temps d'attente aux abribus dépasse rarement une demi-heure : le problème pour les usagers réside davantage dans le temps de déplacement que dans l'attente du passage de l'autobus, les lignes ayant des trajets longs avec des détours. Toutefois, si la fréquence de passage des autobus apparaît acceptable, une trentaine de taxis collectifs peuvent passer et s'arrêter devant un arrêt d'autobus en une demi-heure, or le transport en taxi collectif est souvent plus pratique (arrêts à la demande, parcours directs) et pas plus coûteux que l'autobus.

De plus, le réseau Autasa présente plusieurs contraintes et dysfonctionnements :

- Les allers et retours des lignes sont dissociés, ce qui nuit à la lisibilité de l'offre.
- Les distances inter-arrêts sont parfois très élevées et la longueur des lignes, variant d'environ 8 à 12 km en aller simple, est jugée globalement peu pratique.
- Une seule ligne pour la desserte du port, une seule ligne pour la desserte de la ZI Gzenaya.

D'après le SDCT 2003, les lignes 2, 9 et 10 sont les plus utilisées, avec plus de 30 % des voyageurs en 2002. Passant toutes trois devant la gare routière et empruntant chacune des axes de pénétration, elles forment l'ossature principale du réseau. Les lignes en échange avec le sud de l'agglomération sont aussi attractives (desserte des QHNR). Par contre, les lignes desservant le Nord-Est et le Nord-Ouest sont moins empruntées (habitat plus dispersé).

D'après les données de 2008 communiquées par Autasa, les lignes les plus fréquentées, ayant plus d'un million de passagers par an, sont les lignes n° 1, 7, 9, 11, 8, 16, 10 et 2 ; les commentaires suivant peuvent être apportés au regard des dynamiques urbaines :

- La ligne 1, une des plus longues en nombre de kilomètres, relie plusieurs pôles générateurs de trafic : établissements industriels et grandes surfaces le long de la route de Rabat, université. Elle est utile pour les habitants des QHNR de Béni Makada.
- La ligne 7 assure la liaison entre le centre-ville et la « banlieue dortoir » Béni Makada.
- La ligne 9 passe par la route de Rabat : liaison centre-ville - quartiers industriels.

- La ligne 11 permet la liaison entre le centre-ville et la commune rurale d'Al Aouama où les QHNR se sont étendus à partir de Béni Makada.
- La ligne 8 assure des liaisons entre les zones industrielles à l'Est de l'agglomération et les bassins d'habitat populaire au sud.
- La ligne 16, la plus longue, va au-delà du périmètre urbain et dessert les douars périphériques à l'Est de l'agglomération : habitat rural traditionnel, HNR et, plus récemment, mitage pavillonnaire haut de gamme, résidences touristiques.
- La Ligne 10 assure la liaison entre les quartiers périphériques du Sud et ceux de l'Ouest (Dradeb, QHNR à proximité duquel se tient un marché important bihebdomadaire) *via* les zones industrielles à l'Est de l'agglomération.
- La Ligne 2 dessert les quartiers universitaires à l'ouest de l'agglomération.

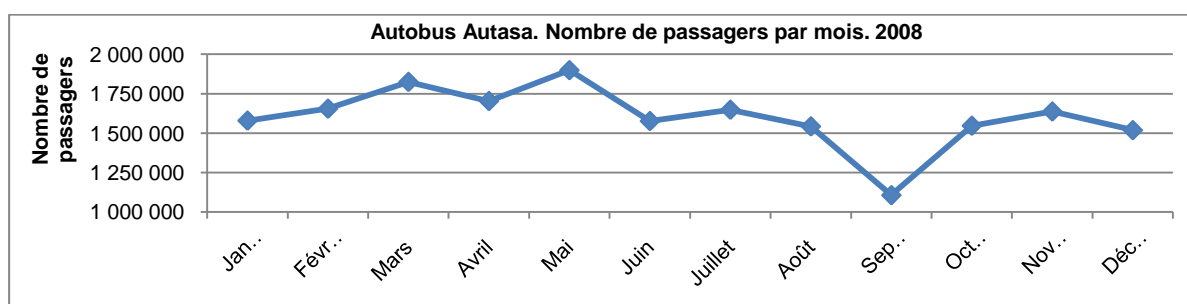
En résumé, les lignes les plus fréquentées desservent les quartiers périphériques d'HNR, les zones industrielles et les universités, en empruntant la route de Rabat. Les lignes les moins fréquentées sont celles qui desservent les espaces récréatifs et réservés aux loisirs³⁴.

Tableau 37. AUTASA. Principaux agrégats. Exploitation. Evolution 2001-2008

Année	2001	2002	2003	2004
Kms parcourus	2.250.000	4.500.000	5.200.000	5.250.000
Nbre voyageurs	5.000.000	11.800.000	13.700.000	15.400.000
Nbre autobus	50	70,0	70,0	70,0
CA en Dh	11.000.000	28.300.000	33.600.000	36.500.000
Tarif moyen (Dh)	2,2	2,4	2,5	2,4
Année	2005	2006	2007	2008
Kms parcourus	5.300.000	5.320.000	5.300.000	5.600.000
Nbre voyageurs	15.000.000	16.500.000	17.700.000	18.500.000
Nbre autobus	70,0	70,0	71,0	76,0
CA en Dh	37.800.000	42.600.000	50.500.000	52.700.000
Tarif moyen (Dh)	2,5	2,6	2,9	2,8

Le nombre de kilomètres parcourus a augmenté entre 2001, première année du contrat, et 2003. Il s'est ensuite stabilisé autour de 5 200 000 km par an, le maximum étant atteint en 2008 avec 5 600 000 km grâce à la création de nouvelles lignes et au renforcement du parc d'autobus (de 71 véhicules en 2007 à 76 en 2008).

L'augmentation du nombre de voyageurs est beaucoup plus rapide que celle du nombre de kilomètres parcourus, de lignes et d'autobus, ce qui traduit une amélioration du taux de remplissage des véhicules, alors que l'offre évolue peu. Ainsi, la fréquentation des lignes d'autobus et, partant, la rentabilité d'Autasa progressent plus vite que la qualité de son offre : taux de remplissage des véhicules et chiffre d'affaires en progrès depuis 2001.



Une remarque sur l'activité Autasa en baisse au mois d'août, alors que le trafic et le volume des déplacements augmentent pendant la période estivale à Tanger. Cette baisse peut s'expliquer par deux principaux facteurs : vacances des étudiants, les universités étant fermées pendant l'été ; les personnes qui passent par et visitent Tanger ne se déplacent pas en autobus. Enfin, le ralentissement de l'activité en septembre 2008 correspond au mois de Ramadan.

³⁴ Nous ne tenons pas compte de la ligne 22 qui est ouverte uniquement pendant l'été.

En termes de bilan sur l'offre de TU par autobus à Tanger et en guise de transition vers l'offre complémentaire et concurrentielle que représentent les taxis, on retiendra que le réseau Autasa ne permet pas une desserte fine des différents quartiers : l'autobus ne colle pas aux besoins. Inversement, les itinéraires des taxis collectifs répondent à une logique de minimisation des parcours : distance la plus courte possible entre le point de départ et la destination pour maximiser le nombre de courses et les profits sans perdre de temps dans les embouteillages. Les lignes des taxis collectifs rapprochent, plus rapidement que l'autobus, les quartiers d'habitat périphériques d'un côté, du centre-ville et des zones d'emploi d'autres côtés.

D'après la convention de concession Autasa, « l'autorité concédante veillera à ce qu'aucun opérateur ne porte préjudice à la bonne marche du service concédé au titre des lignes précitées (grands taxis, autres...) », or la plupart des terminaux des autobus sont à proximité des stations de taxis collectifs intra-urbains. Si les réseaux intra-urbains des grands taxis ne sont pas strictement calés sur le tracé des lignes d'autobus, nous allons voir qu'il existe des superpositions entre ces deux réseaux : concurrence plus que complémentarité. Les autobus desservent (presque) tous les secteurs de l'agglomération et les lignes s'étendent jusqu'en milieu périurbain, mais on peut aussi se déplacer en taxi collectif, plus rapide, souvent plus pratique et pas plus cher. Finalement Autasa jouit certes d'un monopole sur les lignes d'autobus concédées et de fait pour le transport urbain par autobus, mais l'entreprise est fortement concurrencée par les taxis qui complètent efficacement le réseau d'autobus.

2. Primauté des grands taxis pour le transport collectif

Au Maroc, les taxis collectifs sont appelés « grands taxis », tandis que les « petits taxis » correspondent à un mode de transport individuel et urbain³⁵. La législation limite la capacité des grands taxis à six passagers, en plus du chauffeur, deux sur le fauteuil avant droit et quatre sur la banquette arrière, des conditions de transport pour le moins spartiates.

D'après la réglementation, les taxis collectifs doivent effectuer uniquement des courses intercommunales : transport interurbain, hors des périmètres municipaux. Cependant, dans les principales agglomérations du Maroc et particulièrement à Tanger, des lignes urbaines de grands taxis ont été ouvertes, notamment pour la desserte des quartiers périphériques difficiles d'accès par autobus ; les autorités tolèrent cette entorse à la règle en raison des réponses apportées à des besoins de mobilité insatisfaits par les services d'autobus.

Le covoiturage à but lucratif que représentent les taxis collectifs pallie les défaillances des transports privés et publics, individuels et collectifs. Les grands taxis procurent rapidité des déplacements, ainsi que souplesse dans la desserte et les horaires. Ils offrent une pluralité de solutions adaptées aux besoins d'usagers qui se déplacent collectivement. L'usage des grands taxis est simple : les véhicules sont regroupés dans des stations, points de départ et d'arrivée, qui renvoient à des itinéraires précis avec des destinations prédéfinies. Lieux de rassemblement, les stations sont concentrées dans les espaces centraux, puis elles sont réparties dans les centralités secondaires et les secteurs les plus dynamiques en périphérie – notamment à proximité des marchés et des intersections entre deux axes structurants.

Les concessionnaires des lignes d'autobus urbains – Autasa à Tanger, M'Dina Bus à Casablanca – considèrent les services des taxis collectifs comme une forme de concurrence déloyale.

³⁵ Offre importante à Tanger, complémentaire aux TC en lignes fixes ; desserte fine des quartiers ; réglementation pas toujours respectée, prise en charge multiple : les chauffeurs refusent de prendre trois personnes d'un coup, notamment en été, préférant réaliser plusieurs courses à la fois (pour 3 personnes transportées, mieux vaut « 3 clients X 1 personne = 3 clients » plutôt que « 1 client X 3 personnes = 1 client »).

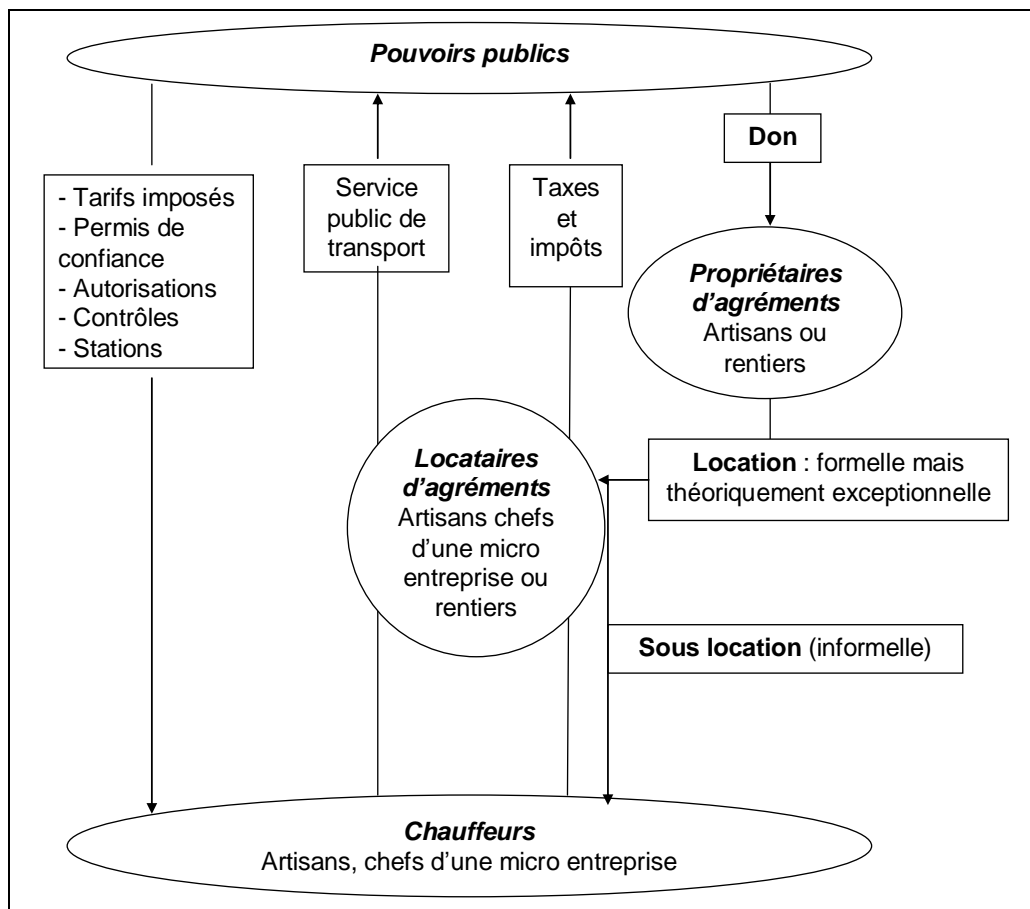
De plus, les grands taxis représentent une part importante des véhicules qui circulent, or il s'agit d'automobiles de petit gabarit. Ils contribuent à la congestion de la circulation et d'autant plus aux émissions de GES que ce sont des véhicules usés et polluants.

Néanmoins, l'éviction hors la ville des taxis collectifs sera difficile à faire accepter à cette multitude de micro-opérateurs qui s'adaptent aux besoins des habitants et répondent à leur demande de déplacements. Alors qu'à la moindre annonce de réforme, la réponse des transporteurs se manifeste par des grèves pouvant bloquer l'économie nationale et son centre névralgique (Casablanca), comment faire accepter aux chauffeurs de taxis collectifs un rôle de rabatteur vers de trop éventuelles lignes de transport urbain de masse et en site propre ?

2.1. Gestion des taxis collectifs : un secteur difficile à réformer

Au Maroc, les taxis collectifs représentent un segment vital de l'économie et du système de transport. Par l'intermédiaire des préfectures, le ministère de l'Intérieur contrôle le contingentement des agréments de taxi (*numerus clausus*) et l'attribution des permis de confiance aux chauffeurs. Pour le secteur des taxis à Tanger, le pointage quotidien des véhicules est assuré par la police, la gestion des agréments et des permis de confiance revient à la wilaya, tandis que la municipalité est chargée de la supervision des stations (emplacement), en plus d'une partie des taxes qui reviennent à la collectivité locale.

Figure 7. Les grands taxis, organisation des acteurs



Le système des agréments de taxi montre une convergence d'intérêts et représente :

- des ressources pour les collectivités locales : recettes versées aux budgets municipaux *via* le recouvrement des taxes ;
- des revenus et très souvent des rentes pour les propriétaires et locataires d'agréments – dont le nombre est contingenté par l'administration ;
- des emplois directs et indirects à la profession : chauffeurs, mécaniciens, vidangeurs, etc. Les taxis permettent de créer davantage d'emplois que les entreprises d'autobus ;
- des services utiles de transport en commun. Par exemple, les taxis sont un moyen de transport approprié à la topographie accidentée de Tanger.

Les tarifs des taxis font l'objet de compromis entre la corporation et les pouvoirs publics (régulation des augmentations). Les chauffeurs de grands taxis appliquent un « tarif course », *à la course*, dont les passagers partagent le montant ; la personne qui souhaite voyager seule paie le prix total. En milieu urbain, les chauffeurs de taxis collectifs alignent leurs tarifs sur ceux de l'autobus ; les courses des petits taxis équipés de compteurs sont plus onéreuses.

A la charnière entre moyen de transport collectif et taxi à la demande, entre formel et informel, les services des taxis collectifs s'apparentent à ceux des bus : lignes fixes entre deux stations. Les véhicules des grands taxis sont alignés en station et les départs s'effectuent à tour de rôle en appliquant le principe du remplissage des automobiles avant départ. Les chauffeurs suivent des trajets prédéfinis entre deux stations, ils arrêtent le véhicule au gré des personnes.

Le système et l'exploitation des grands taxis reposent sur un cadre réglementaire dépassé et difficilement applicable. Les taxis collectifs représentent néanmoins une offre de services qui réagit aux évolutions de la demande : les services de masse standardisés et homogènes des transports institutionnels – dont la qualité s'est dégradée pendant les années 80-90 dans les villes des PED – satisfont mal les exigences plurielles des usagers, tandis que les grands taxis représentent des adaptations aux contraintes de déplacement, une alternative à la faiblesse du parc automobile et un palliatif à la dégradation de l'offre de transport collectif. Cependant, les grands taxis ne correspondent pas au modèle de transport souhaité par l'administration³⁶.

La majorité des grands taxis est constituée de véhicules usés de type Mercedes Diesel 240, modèle d'occasion importé d'Europe, considéré comme le plus robuste par les taximen mais qui ne répond pas aux standards des transports modernes. Dans les conditions actuelles d'âge avancé des véhicules (la majorité a plus de 20 ans), les grands taxis ne représentent pas une solution soutenable aux problèmes des TCU au Maroc : pollution, congestion, accidents. En outre, l'usage des grands taxis n'est pas une panacée : automobiles usées, peu de confort, insécurité routière.

Les chauffeurs de taxi accomplissent de longues journées de travail, ils prennent peu de jours de congé et ne sont bien souvent pas affiliés aux organismes de sécurité sociale. Ils dépassent les vitesses autorisées sur les routes pour plus de profits immédiats et ils sont désignés comme responsables des accidents de la circulation. Les revenus procurés par l'exploitation d'un taxi demeurent limités à cause du trop grand nombre d'acteurs impliqués autour d'un agrément (fig. 10), du coût du carburant dans un pays non-producteur de pétrole et, enfin, des tarifs de transport encadrés par l'administration pour qu'ils restent socialement acceptables³⁷.

³⁶ « L'état délabré du parc automobile des taxis est devenu (...) le centre de toutes les critiques (et suscite) la réprobation générale (...). La santé de ce service ne cesse de décroître sur le plan mécanique, en raison de la vieillesse avancée de nombreux véhicules (...). Il a été constaté (...) un climat d'anarchie, de concurrence déloyale et d'irrespect de la réglementation » (ministère de l'Intérieur. Circulaires 14/02/1994 et 25/06/1996).

³⁷ Après approbation du Premier ministre, le ministère des Transports fixe les tarifs pour le transport des marchandises et des personnes – à l'exception du transport urbain dont les municipalités, sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, sont responsables. Les prix des places ne sont pas laissés à l'appréciation des opérateurs et restent étroitement encadrés par les pouvoirs publics. Les tarifs des transports sont définis en vertu d'une logique de rentabilité pour l'opérateur et de manière à permettre l'accès du plus grand nombre à la mobilité.

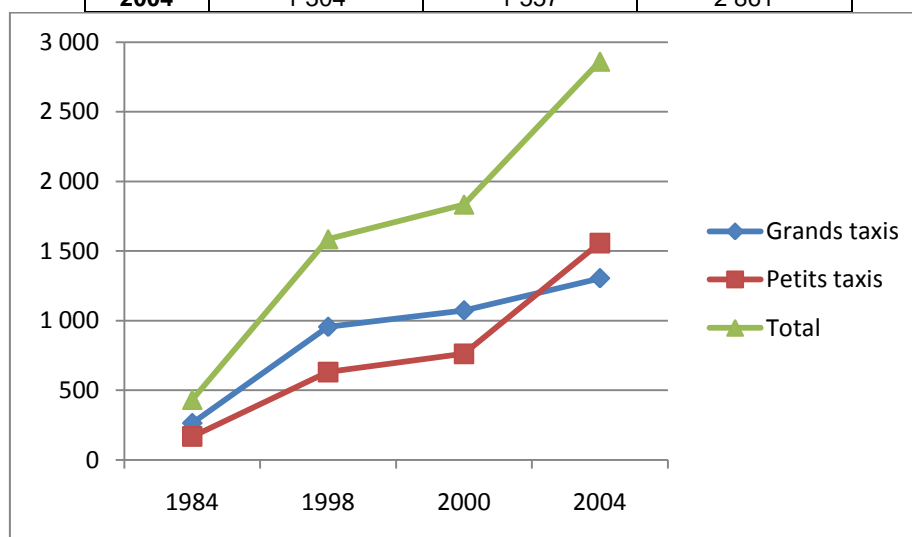
La restructuration de ce dispositif complexe est mise en attente parce qu'il génère des ressources pour une part importante de la population. Les pouvoirs publics sont pris entre volonté de changement et difficultés à mener des réformes car les opérateurs permettent des pratiques de mobilité bon marché et ils constituent aussi de puissants groupes de pression.

2.2. Forte augmentation du nombre de taxis à Tanger

Dans la wilaya de Tanger, face aux déficiences des services de TU par autobus, le nombre de taxis collectifs a été multiplié par 6,6 en 20 ans (1984-2004), avec une très forte augmentation au tournant des années 2000 (réponse à l'absence des services d'autobus pendant une année).

Tableau 38. Nombre de taxis. Wilaya de Tanger. 1984-2004.

	Grands taxis	Petits taxis	Total
1984	264	169	433
1992	nd	nd	600
1998	955	631	1 586
2000	1 073	762	1 835
2004	1 304	1 557	2 861



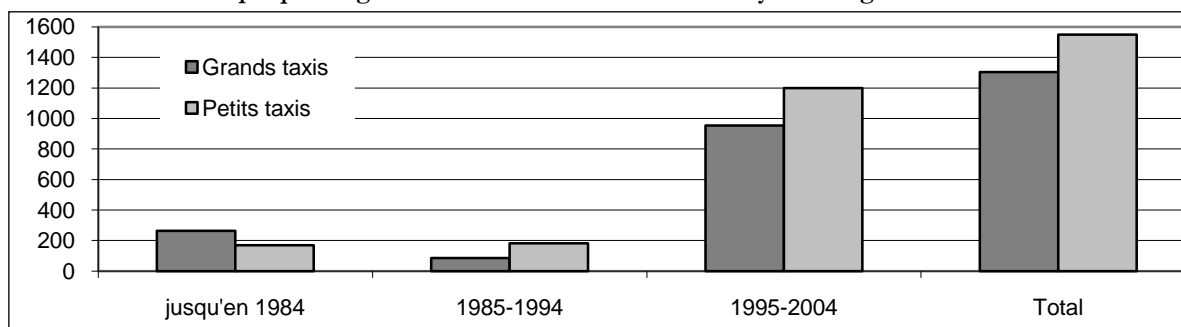
D'après les données de la Wilaya de Tanger, 2004.

Tableau 39. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger. Evolution 2000-2004

Année	2000			2004		
	Grands taxis	Petits taxis	Total	Grands taxis	Petits taxis	Total
Wilaya de Tanger	1 073	762	1 835	1 304	1 557	2 861
dont Ville de Tanger	998	759	1 757	1 133	1 540	2 673

D'après la Division économique et sociale de la Wilaya de Tanger, 2004.

Graphique 4. Agréments de taxis attribués dans la wilaya de Tanger. 1984-2004

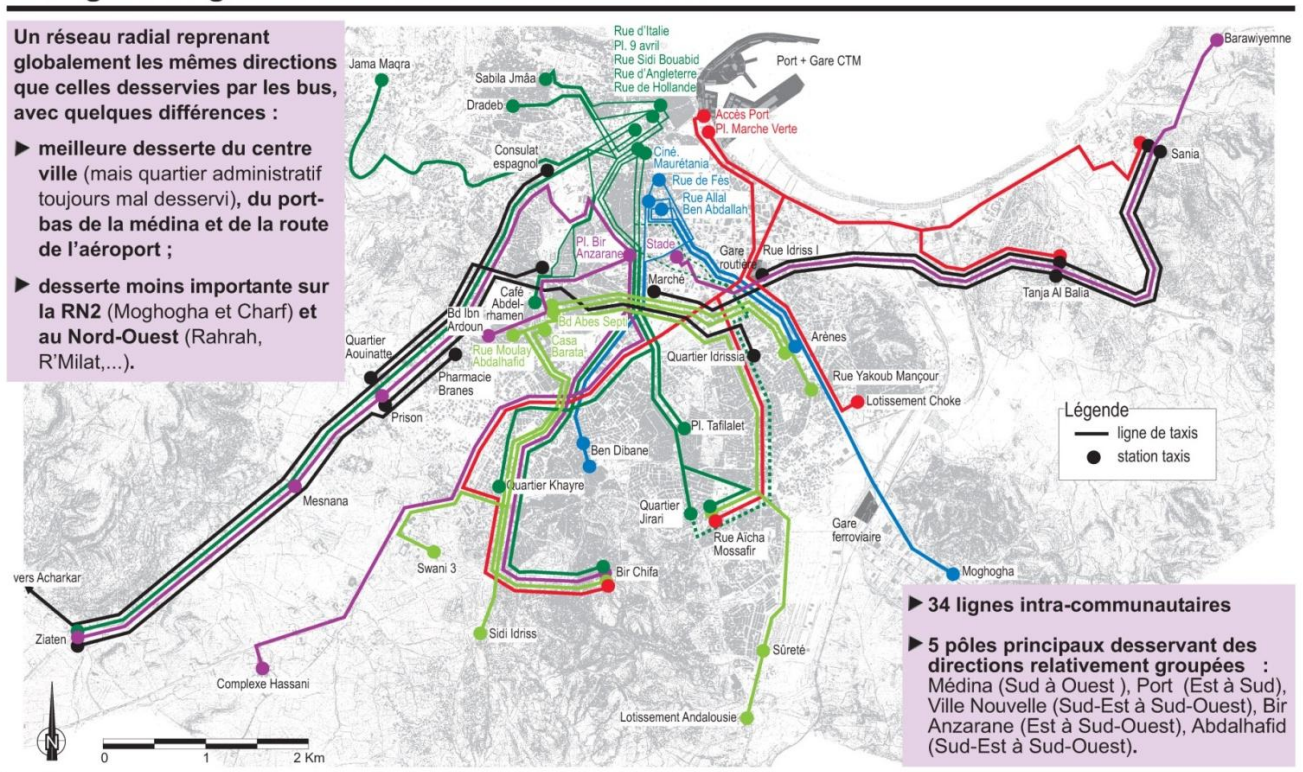


La forte augmentation du nombre d'agrément de taxis attribués dans la wilaya de Tanger à la fin des années 90 et au début des années 2000 a représenté une réponse des pouvoirs publics à l'insuffisance de services de transport public par autobus. Aujourd'hui, le nombre total de taxis dépasse les 3 000 véhicules et les autorités souhaitent mettre un frein très net à l'augmentation des attributions d'agrément.

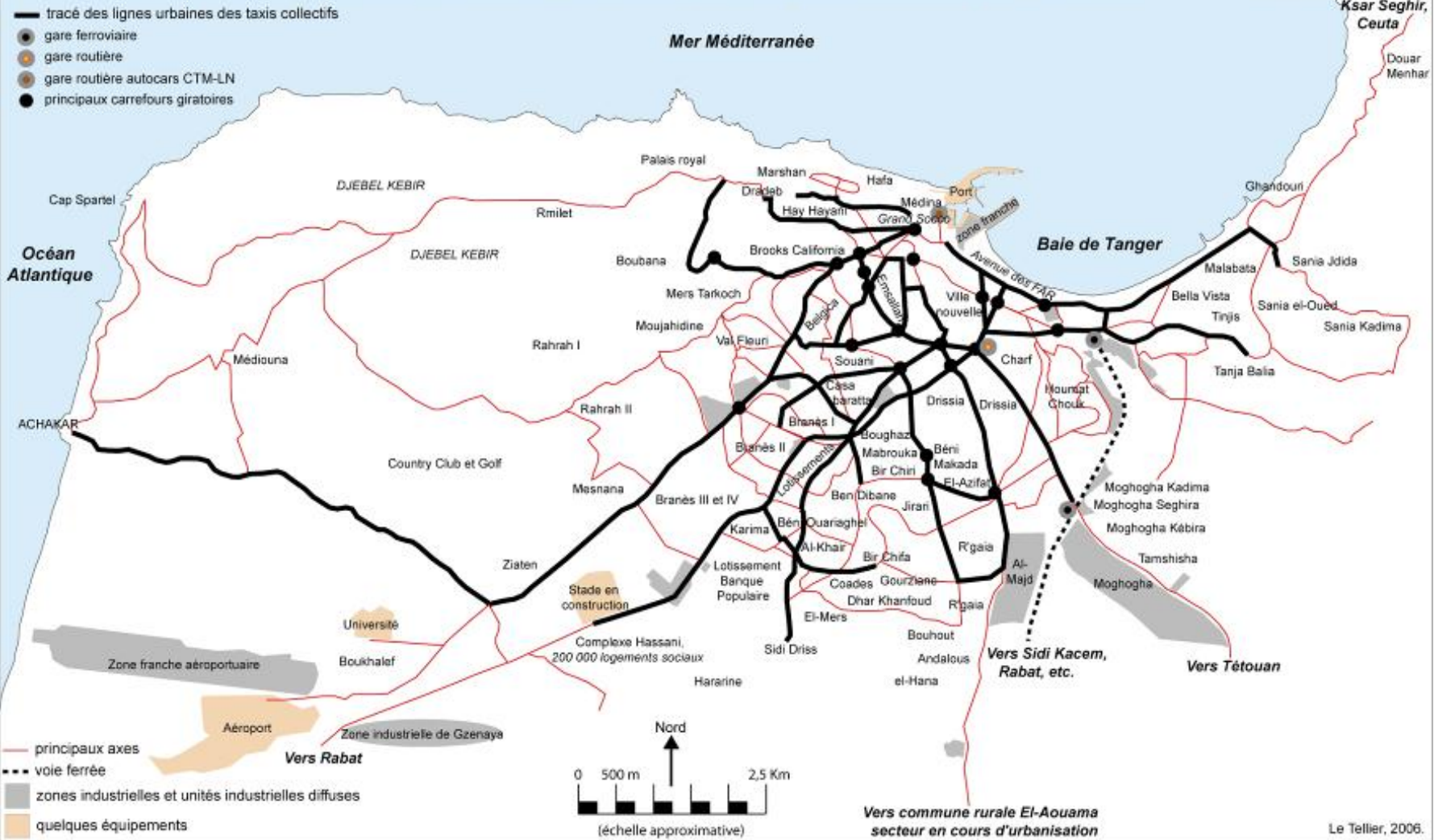
Le SDCT 2003 fait état de 34 lignes urbaines de grands taxis à Tanger : quasiment le double par rapport au réseau d'autobus. La centaine de stations de taxis collectifs est principalement concentrée en plusieurs endroits au centre de l'agglomération et longs des routes de Tétouan et d'Al Aouama. Desservant des destinations regroupées dans le même secteur de la ville, ces stations sont des points de départ et d'arrivées de trajets mieux adaptés aux besoins de déplacement que les lignes d'autobus. L'usage des autobus est contraignant (détours, changements de véhicules, etc.), tandis que les itinéraires des taxis collectifs sont les plus courts et directs possibles en évitant les détours : liaisons entre les quartiers d'habitat populaires et le centre-ville ; desserte des marchés, des équipements de la santé, des lieux de transport (gares, port, aéroport) et des principales zones d'emplois.

Radioconcentrique et calé sur la morphologie urbaine, le réseau intra-urbain des taxis collectifs fait doublon avec les autobus. Les lignes urbaines des grands taxis convergent au centre de l'agglomération et se superposent à celles des autobus : concurrence sur la voirie large et en bon état, alors que les axes secondaires sont moins desservis. Par rapport aux lignes d'autobus contournant l'hypercentre, les taxis assurent une meilleure desserte du centre-ville, du port et de l'aéroport, ainsi que des QHNR où la voirie est inadaptée pour l'autobus – les taxis pénètrent davantage dans ces tissus urbains denses où la voirie est étroite.

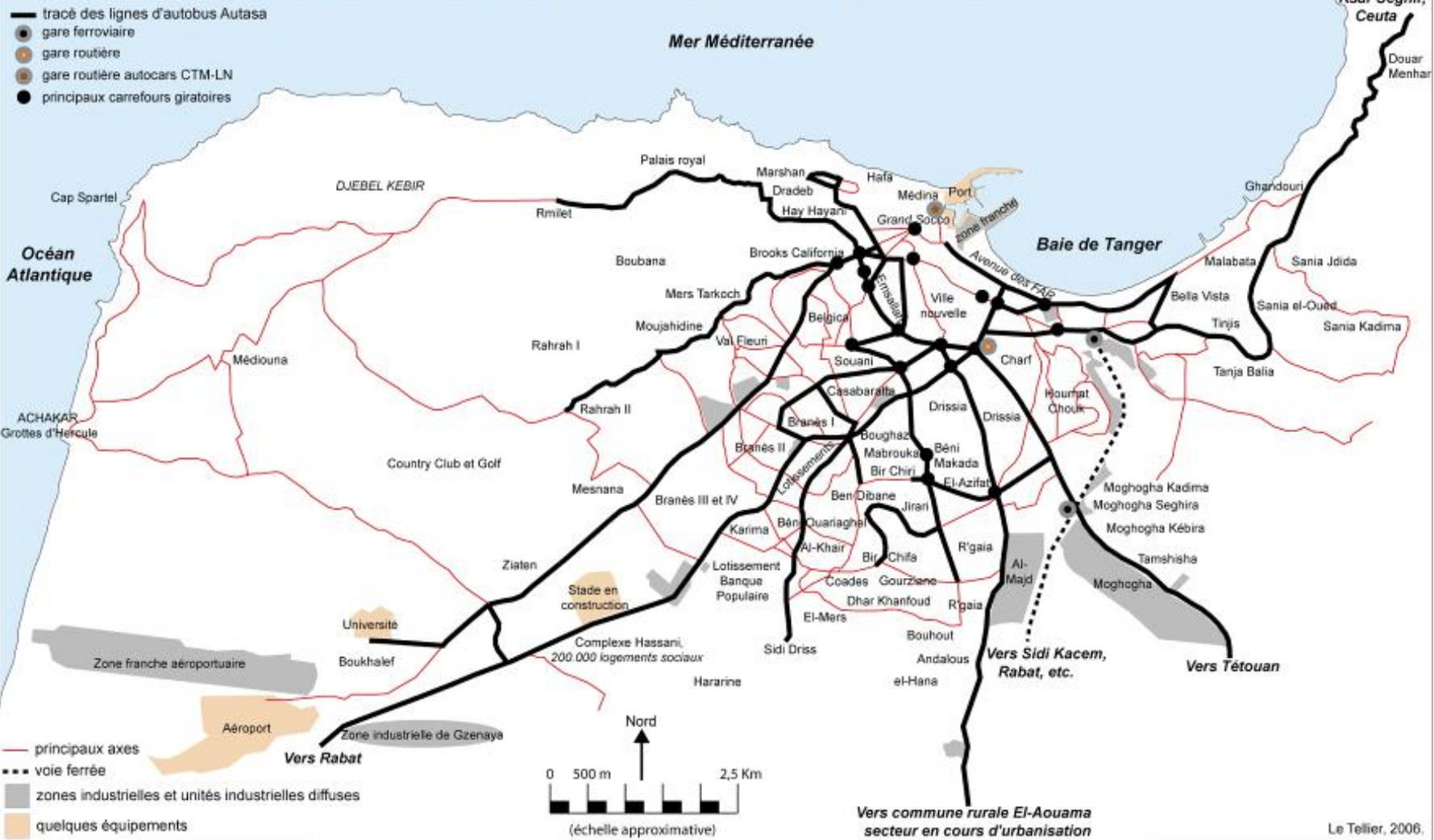
Les lignes de grands taxis intra-communautaires



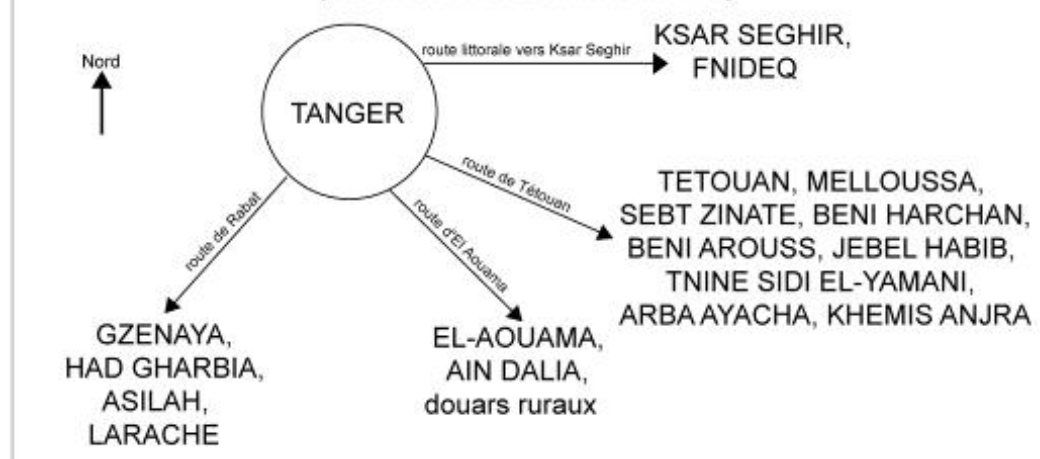
TRACES DES LIGNES URBAINES DES GRANDS TAXIS COLLECTIFS A TANGER



TRACES DES LIGNES URBAINES DES AUTOBUS AUTASA A TANGER



DESTINATIONS DES GRANDS TAXIS AU DEPART DE TANGER (LIGNES INTERCOMMUNALES)



2.3. Avantages et inconvénients de l'offre de TU par taxi : réponses aux besoins et adaptations à l'absence de transport de masse VS congestion de la circulation et pollution

Quels sont les motifs qui expliquent l'augmentation du nombre de taxis à Tanger ? Tout d'abord, augmenter le nombre de taxis permet aux pouvoirs publics de créer des emplois et de répartir entre plusieurs acteurs les ressources liées à l'exploitation, la location et la sous-location des agréments. Alors que le chômage touche un cinquième de la population active, un agrément de taxi peut faire vivre jusqu'à cinq familles. A partir d'une hypothèse basse de deux personnes associées dans l'exploitation de chaque agrément, cette activité apporterait des revenus pour au moins 5 300 ménages à Tanger, alors qu'Autasa emploie 260 salariés. Ensuite, le choix des autorités à la faveur des taxis plutôt que des autobus se justifie par des contributions respectives inégales à la fiscalité locale. A Tanger, d'après des calculs effectués en 2004, les taxis représenteraient environ 2,6 millions de Dh de recettes pour le budget communal, tandis que la concession de 2002 pour 17 lignes d'autobus urbains rapportait 340 000 Dh à la municipalité. De plus, privilégier le développement des taxis pour le transport urbain peut apparaître un choix approprié à la topographie et à la voirie de Tanger : les taxis représentent un moyen de déplacement adapté aux milieux accidentés où les chaussées se dégradent vite. L'option taxis montre un dispositif gagnant - gagnant qui assure des revenus aux opérateurs et aux collectivités locales, tout en répondant à la demande de transport des habitants : une convergence d'intérêts.

Cependant, les grands taxis ont une mauvaise image de marque et, entre autres nuisances, ils participent à la congestion de la circulation automobile ; correspondant à environ 5 % des véhicules immatriculés à Tanger, les taxis circulent pour ainsi dire « tout le temps »³⁸. Or, privilégier « l'option taxi » c'est indirectement choisir d'augmenter le nombre d'agréments et de véhicules à mesure que les besoins de transport s'amplifient³⁹, ce qui pose des problèmes sur le plan environnemental : les véhicules usés ne répondent pas aux normes⁴⁰.

3. Expansion du transport de personnel d'entreprise : des initiatives récentes et efficaces

A Tanger et jusqu'en 2003, alors que le transport de personnel d'entreprise pour compte propre était autorisé celui pour compte d'autrui faisait l'objet d'autorisations temporaires délivrées et renouvelées par la délégation régionale des Transports ; la plupart des opérateurs qui effectuaient du transport de personnel fonctionnaient dans l'illégalité.

Le transport de personnel constitue une préoccupation importante des chefs d'entreprises qui préfèrent souvent externaliser ce service⁴¹. Il en va de la productivité des unités industrielles en particulier et de la ville en général. C'est pourquoi les autorités de Tanger, suivies ensuite par d'autres collectivités locales de grandes villes marocaines (Casablanca, Fès, etc.), ont institutionnalisé le transport de personnel pour compte d'autrui.

³⁸ Les taxis représentent entre un quart et jusqu'à la moitié du trafic. Deux voire trois chauffeurs peuvent se relayer pour l'exploitation d'un taxi qui fonctionne quasiment 24 heures sur 24.

³⁹ A Tanger, l'offre en taxi est inférieure à la demande en périodes estivale et de pointe.

⁴⁰ « Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Casablanca a ainsi estimé que les grands taxis ont engendré en 2004 un coût pour la collectivité de près de 128 MDH, ceci en ne prenant en compte que les conséquences de leur activité sur la pollution (41 MDH) et l'effet de serre (87 MDH) » (Banque mondiale, 2008 : 12).

⁴¹ La plupart des industriels ne souhaitent pas immobiliser des investissements dans des véhicules affectés au transport de leur personnel et préfèrent externaliser ces services de transport auprès d'entreprises spécialisées.

Le « transport public de personnel d'entreprises » correspond aux *prestations de transport effectuées par des véhicules appartenant à l'exploitant au profit d'organismes publics ou privés (entreprises) pour le transport exclusif de leur personnel*⁴². Les opérateurs candidats déposent à la municipalité une demande de « *licence d'exploitation du transport public de personnel d'entreprises* » accompagnée d'une proposition de cahier des charges conforme au modèle type élaboré par les services municipaux. La licence d'exploitation est ensuite attribuée, ou refusée, par la « *Commission de transport public de personnel de la ville de Tanger* »⁴³ et les conventions établies entre les opérateurs et les entreprises doivent être approuvées par la municipalité.

Contrairement à tous les autres moyens de transport dont les tarifs sont fermement encadrés par l'Etat – pour qu'ils soient socialement acceptables, tout en permettant à l'activité d'être rentable – , *les tarifs de transport public de personnel sont fixés d'un commun accord entre l'exploitant et ses clients. Ils sont fixés dans les conventions de transport de personnel* (Article 29 : tarification des transports publics de personnel, op. cit).

Soucieuse de soigner l'image de marque de la ville, la municipalité a établi un modèle de cahier des charges avec des normes très strictes pour les opérateurs⁴⁴. Le cahier des charges doit fixer les nombres de véhicules utilisés et de personnes transportées⁴⁵. La municipalité prélève des ressources sur le transport de personnel : somme forfaitaire annuelle versée par les opérateurs.

La souscription à une caisse d'assurance maladie et aux règles relatives aux accidents du travail sont obligatoires, ainsi que le paiement de l'impôt sur le revenu, une obligation pour les chauffeurs de porter une tenue vestimentaire spécifique, une visite technique semestrielle dans les centres agréés, des normes d'hygiène des véhicules et des chauffeurs (traitements chimiques et phytosanitaires des véhicules, carnet sanitaire du chauffeur). Une commission technique est instituée pour vérifier l'état des véhicules avant leur mise en service et les autorités locales ont prévu des brigades de contrôle des opérateurs et des véhicules.

Dans ces conditions, seuls les exploitants capables de fournir un service moderne et de qualité se sont vus délivrer des autorisations de transport de personnel.

En 2003, parmi la centaine de d'entreprises qui ont déposé une demande pour obtenir une licence, sont notamment retenues Issal (filiale de la CTM-LN, l'entreprise la plus prestigieuse de transport par autocar au Maroc) et Amanor (filiale de la Société des eaux et d'électricité du Nord / Amendis / Véolia).

Les propriétaires de fourgons qui se livraient à un service informel – ou sous couvert d'autorisations provisoires – de transport de personnel ont éprouvé des difficultés pour se mettre à niveau. Il était cependant difficile pour les autorités d'évincer totalement ces artisans : *les personnes physiques et morales exerçant actuellement en vertu d'une autorisation provisoire délivrée par la délégation régionale des transports se voient accorder un délai de deux ans pour se conformer à* (ces exigences) (Ibid).

⁴² Cahier des charges d'exploitation du transport public de personnel d'entreprises, Ville de Tanger, 2004.

⁴³ Présidée par le président du conseil de la Ville et réunissant un représentant de l'autorité locale, un représentant des services de la sûreté nationale (police), le responsable de la division technique municipale, le responsable de la division économique et sociale de la wilaya et un conseiller communal.

⁴⁴ *La dimension et la couleur des véhicules exploités doivent étre soumises à l'accord préalable de l'Administration. Les véhicules doivent avoir obligatoirement moins de 5 ans d'âge. L'Administration se réserve le droit de contrôler les équipements des véhicules et le bon état esthétique et mécanique du matériel. Elle peut demander le retrait de la circulation de tout véhicule ne répondant pas aux caractéristiques techniques et esthétiques fixées. L'exploitant doit disposer de locaux suffisants pour assurer les opérations de remisage, d'entretien, de ravitaillement, de réparation et de parcage des véhicules. Il doit disposer obligatoirement des moyens de dépannage permettant d'évacuer dans les meilleurs délais les véhicules tombés en panne sur la voie publique* (Section 1 : dispositions techniques, Ibid)

⁴⁵ *L'exploitant doit fournir à l'Administration un compte-rendu sur le nombre d'organismes bénéficiant des prestations de l'exploitant et les effectifs de personnel transportés* (Article 33 : documents statistiques de suivi de l'exploitation, Ibid)

Tableau 40. Le transport du personnel pour compte d'autrui à Tanger. Evolution 2003-2009.

	Mars 2003 (première année)	Mai 2009
Entreprises	nd	92
Particuliers	nd	68
Total opérateurs	78	160
Nombre de véhicules Entreprises	nd	723
Nombre de véhicules Particuliers	nd	160
Nombre total de véhicules Entreprises + Particuliers	294	883
Nombre de places (estimation sur la base de 18 places par minibus)	5 292	15 894

D'après les données de la wilaya de Tanger, mars 2003, et les données de la Ville de Tanger, mai 2009.

En 2003, 70 % des véhicules de transport de personnel étaient affectés à la zone industrielle Moghogha – plus de 80 % si on tient compte de la zone industrielle voisine Al Majd. Environ 15 % des véhicules desservaient les usines dispersées au sein de l'agglomération, en particulier celles qui bordent la route de Rabat. Le reste des véhicules (moins de 5 %) concernaient les zones franches portuaire et aéroportuaire, ainsi que la zone industrielle de Gzenaya : greffées sur la route de Rabat à la sortie de l'agglomération et à proximité de l'autoroute, ce secteur de l'agglomération a connu un essor important depuis – en 2003, la zone franche aéroportuaire représentait des besoins estimés à 5 500 places de minibus.

En termes d'évolution, on observe que le nombre d'opérateurs effectuant du transport de personnel est passé de 78 à 160 entre 2003 et 2009, avec un parc de véhicules qui a fortement augmenté passant de 294 à 883 (tab. 48), soit 11 fois plus de places offertes en 6 ans et des capacités de transport désormais équivalentes à celles des taxis. C'est dire que cette activité est rentable et qu'elle répond à de réels besoins en augmentation. C'est une activité en expansion eu égard au dynamisme industriel de Tanger, non seulement pour les zones industrielles de la ville mais aussi pour les liaisons avec le PTM.

Pour la situation de 2009, on peut distinguer les entreprises et les particuliers (tab. 48) :

- Le nombre de minibus pour chaque entreprise varie de 1 à 110 véhicules : il y a donc des micro-opérateurs et des entreprises de plus grande taille qui se spécialisent dans cette activité rémunératrice. Sept opérateurs⁴⁶ représentent 314 véhicules sur un total de 883, soit 43 % de la flotte des entreprises et 35 % du grand total.
- A côté des entreprises, des particuliers disposent d'autorisations de transport de personnel d'entreprise : 68 particuliers exploitent ainsi 160 véhicules.

4. Difficile régularisation des transports mixtes

Le transport mixte signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du petit bétail dans les mêmes véhicules : fourgons de 7 à 15 places prévus pour les itinéraires *soukiers* en milieu rural et entre villes et campagnes.

Les autorisations de transport mixte sont délivrées dans l'objectif de mettre un service public minimum de transport en commun à la disposition des habitants des communes rurales. Mais la majorité des opérateurs du transport mixte sont dans l'illégalité et ceux qui disposent d'une autorisation contournent très souvent les obligations de suivre les itinéraires qui leur sont alloués ; généralement, les cahiers des charges sont jugés contraignants par les opérateurs.

⁴⁶ Amanor (110 véhicules), Tienord (44 véhicules), Autasa (41 véhicules), Barosi Trans (41 véhicules), Malabata Transport (39 véhicules), Al Boughaz Transport (20 véhicules), Iber Trans (19 véhicules).

En vertu d'un objectif social, les autorisations de transports mixtes sont souvent attribuées à des chômeurs et à des personnes licenciées de leur emploi : une forme de protection sociale, de *filet de sauvetage*. Cependant, les clauses des cahiers des charges apparaissent draconiennes et coûteuses pour les opérateurs. Alors que les autorités veulent régulariser les transports mixtes illégaux, notamment pour mettre fin aux problèmes relatifs aux assurances en cas d'accident, le coût de l'assurance alourdit les charges de l'opérateur et l'oblige à augmenter les tarifs de ces prestations : les usagers s'indignent alors des hausses tarifaires.

Les opérateurs du transport mixte se livrent également à un service informel de transport de personnel : réponse à l'expression spontanée des besoins d'ouvriers sollicitant directement les services d'un propriétaire-chauffeur de fourgon sans passer par leur direction.

Tanger compte plusieurs stations de transport mixte : *Pont de Ben Dibane* vers la route de Rabat ; *Plaza toros* (les arènes) vers la route de Tétouan ; *Cinéma Tarik - Béni Makada* en direction d'El Aouama ; *Tanja Balia* en direction de Ksar Seghir *via* la route littorale ; *Ville nouvelle* pour la desserte de Ziaten et des facultés. Il existe aussi de nombreuses stations informelles autour des souks, du marché de gros, du port et des zones industrielles.

5. Modes doux, parent pauvre de la planification des transports

Peu de place est allouée aux modes doux par rapport aux modes motorisés, alors que la marche reste le mode dominant de déplacement, y compris en périphérie et y compris sur de grandes distances. *Les deux roues sont très peu utilisés à Tanger, ce qui peu s'expliquer par les contraintes topographiques, le climat pluvieux en automne-hiver, les habitudes sociales. Par contre la marche à pied constitue le principal mode de déplacement : 56 % des personnes transportées (SDCT 2003).*

La marche à pied est le principal *moyen de transport utilisé habituellement par les enfants fréquentant les écoles des premier et deuxième cycles de l'enseignement fondamental (94,7 et 93,2 %)*, la voiture personnelle arrivant en deuxième position avec un peu plus de 3 % (ENNV 1998/99) ; très peu des déplacements des écoliers sont effectués en modes motorisés et en TC. La répartition modale des déplacements des élèves fréquentant les établissements d'enseignement secondaire est un peu différente : 81,9 % à pied, 8,5 % en bus, 5,2 % en deux roues (moto et bicyclette), 2,5 % en voiture personnelle et, enfin, 0,8 % en transport organisé / spécialisé (ENNV 1998/99). Pour ce qui concerne la répartition des « *malades selon le moyen de transport utilisé pour arriver au lieu de la consultation* » : 46,2 % des déplacements sont effectués à pied et 44 % en véhicule. L'ENNV 1998/99 précise que la distance moyenne parcourue par les malades est de 5,9 Km.

D'après le SDCT 2003, les zones à fortes densités piétonne de Tanger sont les suivantes : le centre-ville ; les quartiers non conçus pour les déplacements motorisés (médiina, M'Sallah, habitat non réglementaire) ; les abords des principaux équipements (enseignement, administration) et des places commerçantes ; les interfaces modales ; les zones de tourisme et de loisir.

Le SDCT 2003 dresse un inventaire des problèmes relatifs aux cheminements piétonniers : mauvais état des trottoirs, discontinuités, des passages étroits ; encombrement ponctuel et objets gênants (terrasses des cafés, marchands ambulants) ; manque de trottoirs dans les quartiers périphériques ; traversées piétonnes peu sécurisées (longueurs importantes, absence de marquage au sol et de signalisation, conflits avec les véhicules) ; rares rues piétonnes ; aucune piste cyclable.

Le comportement des automobilistes est en général peu respectueux vis-à-vis des circulations douces, perçues comme une gêne à la circulation (SDCT, 2003). D'ailleurs les piétons sont les plus exposés aux accidents de la route : forte proportion des victimes.

IX. Augmentation de la VP et des véhicules légers au détriment des TC de masse

Quelques indicateurs préalables sur les transports au Maroc : *Le secteur des Transports tous modes confondus contribue à hauteur de 6 % au PIB, participe à raison de 15 % aux recettes du budget de l'Etat, absorbe 35 % de la consommation nationale d'énergie dont 50 % des produits pétroliers, emploie environ 10 % de la population active urbaine* (Conseil National de l'Environnement, 2002).

1. Equipement des ménages en moyens de transport

« Concernant l'équipement des ménages en moyens de transport privés, les données de l'enquête [1998/99] révèlent que 9,2 % disposent d'au moins une voiture ; 12,3 % d'un motocycle et 15,4 % d'une bicyclette. En milieu urbain, (...) d'une proportion de 7,6 % pour les petites et moyennes villes, on passe à 16,3 % pour les grandes villes » (ENNV 1998/99). Les facteurs les plus déterminants dans la possession des voitures sont le revenu du ménage, le sexe du chef de ménage, son niveau scolaire et son âge.

L'ENCDM 2000/2001 livre des ordres de grandeur sensiblement différents : « 7,4 % des ménages disposent d'au moins d'une voiture, 9,1 % d'un motocycle et 17,4 % d'une bicyclette. (...) 10,4 % des ménages urbains possèdent au moins une voiture contre seulement 2,5 % en milieu rural. Ces taux sont de 9,9 % et 7,7 % respectivement pour le vélomoteur. (...) De même, si la totalité des 20 % les moins favorisés ne possèdent pas de voiture, ce taux est de 22,3 % pour les 20 % les plus aisés » (p. 57).

Par ailleurs, « les ménages urbains placent les aspects environnementaux liés à l'édification et à l'entretien des espaces verts au troisième rang (des priorités de la population vis-à-vis des équipements collectifs), juste après le goudronnage des rues et la construction des routes. (...) La construction des routes constitue le tronc commun relatif aux préoccupations des deux milieux (urbain et rural) et s'acquiert une part importante au niveau des besoins exprimés par les chefs de ménages urbains et ruraux. (...) Dans les villes, la construction des routes, le goudronnage (ou pavement) des rues et la dotation des zones urbaines en espaces verts constituent les besoins prioritaires exprimés par les différents groupes socio-économiques citadins » (ENNV 1998/99).

2. Dépenses des ménages - Transport et communication

« Avec l'élévation du niveau de vie, la part des dépenses de première nécessité (alimentation et habillement) régresse au profit des dépenses relatives à "la santé, l'enseignement, la culture, le transport, les loisirs et aux diverses autres dépenses" » (ENCDM 2000/2001 : 22). Néanmoins, les dépenses de première nécessité représentait 46,1 % en 2001.

A l'échelle nationale, on note des variations des dépenses « transports et communication » selon les niveaux de vie des ménages : de 76 Dh par personne et par an en moyenne pour les ménages les plus pauvres à 1 491 Dh pour les ménages les plus riches, avec une moyenne de 509 Dh (ENNV 1998/99). Ces dépenses sont beaucoup plus élevées dans les grandes villes : avec 4 678 Dh par ménage et par an, c'est le quatrième poste de dépenses des ménages ; 7,7 % des dépenses des ménages des grandes villes sont destinés aux transports et communication.

« Le coût potentiel de transport des ménages les plus pauvres s'ils utilisaient le bus serait d'environ 18,5 % de leurs revenus dans les agglomérations urbaines de Rabat et de Casablanca, et 20 % dans celles de Fès et de Tanger » (Banque mondiale, 2008 : 13).

3. Augmentation du parc automobile, avec une importante marge de progression

« Le taux de motorisation moyen pour l'ensemble de l'agglomération de Tanger est de 27 véhicules pour 1 000 habitants (2002), les valeurs présentant de fortes disparités selon les quartiers (de 4 % pour la médina à 43 % pour la ville nouvelle) » (Perrin et Christe, 2003). « Dans les quartiers populaires de la périphérie, le taux de motorisation est de toute évidence faible et souligne l'importance du rôle des TC dans ces secteurs » (SDCT 2003).

Tableau 41. Immatriculations. Voitures de tourisme. Casablanca, Tanger et Tétouan. 2000

	Voitures de tourisme immatriculées	Population totale	Voitures de tourisme immatriculées pour 1 000 habitants
Wilaya du Grand Casablanca	458 525	3 422 000	134
Wilaya de Tanger	61 528	728 000	85
Province de Tétouan	29 027	612 000	47

D'après : Annuaire statistique du Maroc, 2001.

Tableau 42. Parc VP enregistré au centre immatriculateur. Tanger, hors parc d'Etat. Fin 2001. SDCT 2003

	Voitures de tourisme immatriculées	En %
Véhicules de tourisme	64 100	83
Véhicules utilitaires	12 000	16
Motos	900	1
Total	77 000	100

Les véhicules en circulation à Tanger étaient au nombre de 79 399 à Tanger au 31/12/2003, dont 66 260 voitures de tourisme et seulement 810 motocyclettes (annuaire statistique 2007). Avec un taux d'accroissement du parc automobile de l'ordre de 4,5 % par an, légèrement supérieur à la moyenne nationale, il existe une importante marge de progression du taux de motorisation des ménages tangérois. « Les difficultés de circulation dans la ville ne pourront que s'accroître dans les années à venir si aucune mesure n'est prise » (SDCT 2003).

4. Circulation et stationnement : un problème grandissant

Le SDCT 2003 insiste sur le manque de hiérarchisation du réseau de voirie et de visibilité du plan de circulation : *Les charges relevées en période normale sont élevées, avec des valeurs dépassant les 30 000 vvp/jour sur les principaux axes structurants, avoisinant même les 50 000 vvp/jour sur la RN2 ! Certaines voies secondaires, voire de desserte, présentent quant à elles des charges importantes pour lesquelles elles ne sont pas adaptées. Les embouteillages dus à l'afflux de trafic en été conduisent à la diffusion du trafic sur les réseaux secondaires et de desserte qui ne sont pas adaptés pour recevoir des charges de trafic importantes.*

Le transit est relativement peu important par rapport au trafic d'échange entre les différents arrondissements, mais ces flux de transit sont concentrés sur deux axes principaux. D'ailleurs, les camions présentent des taux de élevés sur les routes nationales (5 à 8,5 %) : chaque jour, plus de 2 000 camions passent par la Place du Maroc et jusqu'à 4 000 par la Place de la Ligue arabe (SDCT 2003). Il en résulte une saturation de la circulation et un désordre au niveau des principaux carrefours du réseau structurant, notamment aux heures de pointe.

Les mesures qui sont prises pour fluidifier la circulation en période et aux heures de pointe – fermetures de certaines voies pour éviter leur engorgement, réquisition de certains axes de circulation pour le stockage des véhicules en attente d'embarquement en période d'hyperpointe des retours des MRE – ne sont pas des solutions durables.

Le SDCT fait état de l'absence d'heure de pointe du matin, ce qui peut s'expliquer par le décalage entre les horaires de travail dans les zones industrielles, dans les administrations et à l'université. Les commerces ouvrent tard dans la matinée, Tanger ayant la réputation d'une ville au « rythme andalous » – où l'on se lève tard et où l'on se couche tard. C'est dans la soirée que le centre-ville et ses commerces et cafés sont les plus fréquentés : le SDCT mentionne d'ailleurs deux pointes journalières importantes : le midi et surtout le soir où « l'heure de pointe » peut se prolonger tard dans la nuit (tourisme, activités nocturnes).

Le stationnement à Tanger

Le SDCT 2003 aborde la question du stationnement uniquement au centre-ville de Tanger, en faisant état d'une offre de 5 000 places de stationnement public sur voirie dont environ 3 900 gratuites. *Près d'un quart de ces places est marqué en zone bleue, payante et à durée limitée à 2h30. Ce stationnement payant a été mis en place (à la fin de l'année 2001 et il est entièrement géré par la société privée Tanger Parc⁴⁷ (SDCT 2003).*

Il n'existe pas de parc de stationnement en ouvrage géré par les pouvoirs publics. Par contre, de plus en plus de parkings privés sont ouverts après autorisation de la municipalité : sous-sols d'immeubles, terrains vagues. Cependant, de nombreux parkings souterrains des immeubles sont utilisés pour d'autres activités (ateliers, stocks). En outre, la multiplication des parcs de stationnement sur des terrains vagues nuit à l'image de marque de Tanger.

Des gardiens de voitures sont accrédités par la commune contre paiement mensuel d'une redevance forfaitaire d'un montant symbolique (10 Dh) : le SDCT 2003 fait état de 311 gardiens de voitures. Ces derniers régulent le stationnement et rendent divers services aux automobilistes, tout en étant « *les yeux et les oreilles de la police* ».

Le stationnement interdit peut être pénalisé par des mises en fourrière, la fourrière dépendant de la municipalité⁴⁸. D'après le SDCT 2003, la « *peur du sabot* » est efficace, mais force est de constater que le stationnement gênant prend de plus en plus d'ampleur. A propos de la répression du stationnement gênant, il y a du « coulage », pour éviter les *circulations parasites* sur le réseau de desserte (recherche d'un emplacement), car l'offre de places de stationnement est trop faible par rapport à la demande ; *le moindre espace libre est utilisé*.

D'après le SDCT 2003, la demande de stationnement dans les espaces centraux de l'agglomération est majoritairement de courte durée (inférieure à 2h30 en moyenne), ce qui traduit une forte utilisation des véhicules. De plus, l'offre de stationnement n'est pas en adéquation avec la demande : *l'offre est la plus faible là où la demande est la plus forte*, avec seulement 18 % du total de l'offre totale dans l'hypercentre (900 places).

En tout état de cause, renforcer la capacité de stationnement ne serait qu'une solution transitionnelle aux problèmes de congestion de la circulation : cela n'irait pas dans le sens d'une restriction des usages VP et pourrait même être perçu comme un encouragement. Il serait donc préférable de dynamiser l'offre de TC, en prévoyant des parcs relais au niveau des principaux terminus et des plateformes d'échange en périphérie.

⁴⁷ *Tanger Parc assure la pose et l'entretien du matériel, ainsi que la surveillance vis-à-vis du respect du paiement. Le non respect de la réglementation induit la pose d'un sabot et le paiement d'une amende forfaitaire de 25 Dh contre libération du véhicule en infraction.*

⁴⁸ Amende forfaitaire (police), taxe de gardiennage (par jour), prix forfaitaire du remorquage.

5. Répartition modale des déplacements : approche approximative en l'absence de solides enquêtes ménages

Pour la répartition modale des déplacements, le SDCT 2003 donne des ordres de grandeur établis à partir de comptages routiers. Les données quantitatives concernent uniquement les modes motorisés et elles sont complétées par une approche qualitative de la marche à pied.

L'analyse de la répartition modale des voyageurs motorisés (piétons et 2 roues exclus) aux cordons définis sur l'agglomération met en évidence les éléments suivants :

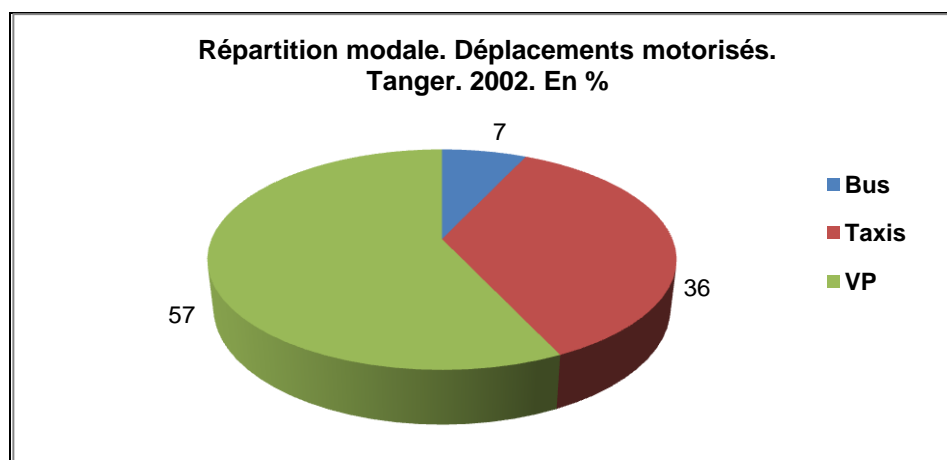
- la part des bus urbains, prise globalement, apparaît moins importante qu'attendue : entre 4 et 6 % du total des voyageurs. Cette faible part modale, dans une agglomération où le taux de motorisation est faible, est essentiellement due à la part importante que prennent les taxis : petits et grands taxis transportent près de 4 voyageurs sur 10 (part variant entre 36 et 42 % des voyageurs totaux) ;
- en périphérie, la part des bus est par contre plus importante (15 à 17 %), puisqu'ils constituent avec les taxis (27 à 28 %), l'unique alternative pour de nombreux usagers non motorisés de la périphérie (SDCT 2003).

L'approche de la répartition modale des déplacements par le SDCT 2003 comporte plusieurs biais : non prise en compte de la marche-à-pied et des deux roues ; non prise en compte du transport spécialisé – transport du personnel d'entreprise pour compte d'autrui (activité créée pendant la réalisation du SDCT), transport mixte, transport scolaire, etc. ; pas de distinction entre petits et grands taxis. En outre Autasa a prit de l'essor par rapport à 2002 et les attributions d'agréments de taxis sont désormais contenus par les autorités. Cependant, à partir des données fournies par Transitec, on peut approcher la répartition modale des déplacements motorisés à Tanger de la manière suivante :

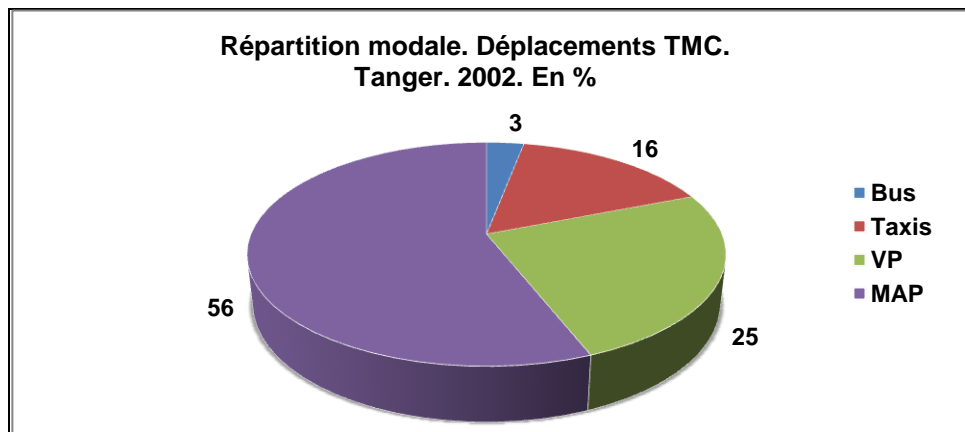
Tableau 43. Répartition modale des déplacements motorisés. Tanger. Estimation 2002

	Véhicules comptés	Taux occupation. Hypothèse basse	Taux occupation. Hypothèse haute	Personnes transportées. Hypothèse basse	Personnes transportées. Hypothèse haute	Parts modales. Hypothèse basse. En %	Parts modales. Hypothèse haute. En %
Bus	4 350	20,0	25,0	87 000	108 750	6	7
Taxis	199 700	2,5	3,0	499 250	599 100	37	36
VP	523 000	1,5	1,8	784 500	941 400	57	57
Total	727 050			1 370 750	1 649 250	100	100

A partir des comptages journaliers supervisés par Transitec dans le cadre du SDCT 2003. 4 cordons routiers, deux sens confondus, en période normale (septembre et octobre 2002), hors chauffeurs pour les taxis et bus. NB : 26 800 poids lourds enregistrés.



Si on veut tenir compte de la marche à pied, sur la base de 56 % des déplacements totaux (SDCT 2003), alors on obtiendra la répartition suivante (à partir de l'hypothèse haute, tab. 51) :



A partir de la situation de 2002, la répartition modale des déplacements motorisés en 2008 peut être approchée sur la base des commentaires suivants :

- Le nombre de personnes transportées en autobus a été croissant depuis 2001, non seulement en raison de la création de nouvelles lignes et de la mise en circulation de nouveaux bus, mais aussi et surtout parce que la fréquentation du réseau d'autobus s'améliore de manière continue depuis 2001 : c'est dire sans doute que les Tangérois s'habituent progressivement à cette offre de services récente et pas toujours lisible pour l'utilisateur. Pour simplifier, nous reprendrons le nombre de bus enregistrés lors des comptages de 2002, en appliquant un taux moyen d'occupation de 48,5 % (données Autasa 2008), même si cette valeur nous paraît excessive et non de 20 à 25 % (2002).
- Le nombre de taxis n'ayant quasiment pas augmenté depuis la forte hausse à la fin des années 90 et au début des années 2000⁴⁹, tout en sachant que l'offre en taxi était et est toujours saturée aux heures et périodes de pointe, on estimera que le nombre de personnes transportées par taxi est aujourd'hui équivalent à celui de 2002. En termes de perspectives, la part modale des taxis devrait donc stagner puis diminuer : « relai » de la VP et du transport de personnel, et même de l'autobus – pour lequel une marge de progression existe : nombre de lignes, de véhicules et d'utilisateurs, taux de remplissage en progrès –, en attendant le transport en site propre et les BHNS.
- Pour le transport de personnel d'entreprise, le nombre d'opérateurs, de minibus et de déplacements a augmenté de manière exponentielle depuis 2003, passant de moins de 2 000 places offertes à près de 16 000 en 2009. Actuellement l'offre en places du mode « transport de personnel », loin devant celle des autobus, dépasse celle des taxis. Néanmoins, les bus et les taxis fonctionnent quasiment sans interruption pendant la journée, tandis que les minibus affectés au transport de personnel circulent essentiellement aux heures de pointes des zones industrielles (horaires de travail des ouvriers). Nous considérons de manière arbitraire « 1 minibus transport de personnel » pour « 20 taxis », ce qui revient à « 2,3 minibus transport de personnel » pour « 1 autobus », avec un taux d'occupation de 50 %, soit 9 places sur des véhicules de 18. Toute chose étant égale par ailleurs, étant donné que la part des taxis stagnera voire diminuera (*containing* des attributions d'agrément), la part du transport de personnel d'entreprise augmentera si l'essor industriel de Tanger se confirme. Le transport de personnel d'entreprise présente une forte marge de progression, donc un nouveau défi de maîtrise ; il faudra tenir compte de cette nouvelle donnée dans la définition de toute stratégie en matière de transport et de déplacements à Tanger.

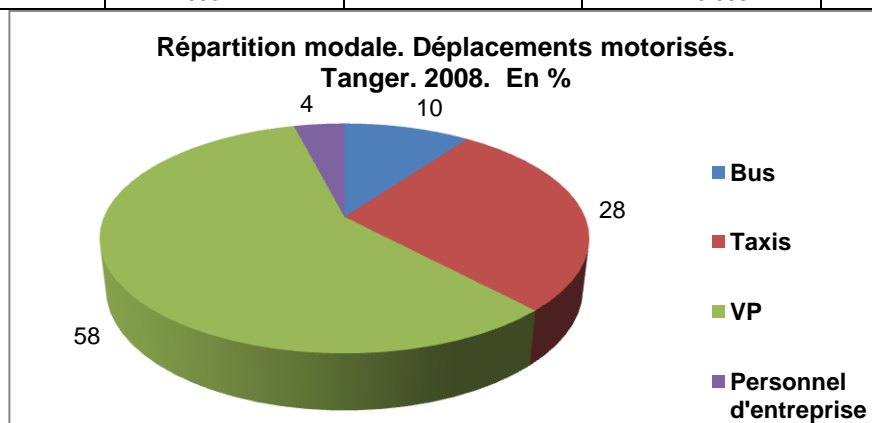
⁴⁹ Après avoir favorisé l'offre de TU par taxis pour plusieurs raisons – palliatif aux déficiences du réseau d'autobus, créations d'emplois, distribution de rente de situation à travers l'attribution des agréments de taxi, etc. –, les autorités locales souhaitent stopper cette tendance à la hausse car elle est préoccupante en termes de congestion de la circulation par des véhicules de petit gabarit et usés (pollution atmosphérique).

- Pour les VP, nous appliquerons le taux annuel d'augmentation du parc automobile immatriculé, soit + 4,5 % par an (SDCT 2003).

A partir de ces remarques, on peut établir le tableau suivant de répartition modale des déplacements motorisés (estimation 2008) :

Tableau 44. Répartition modale des déplacements motorisés. Tanger. Estimation 2008

	Nombre de véhicules	Taux occupation (hypothèse haute)	Personnes transportées	Parts modales. En %
Bus	4 350	48,5	210 975	10
Taxis	199 700	3	599 100	28
VP	681 082	1,8	1 225 948	58
Personnel d'entreprise	9 985	9	89 865	4
Total	895 117		2 125 888	100



La part modale des autobus augmente : création de nouvelles lignes, nouveaux bus et amélioration du taux de remplissage des véhicules. Toutefois, l'autobus ne représenterait que 10 % des déplacements motorisés et reste de toute évidence derrière les taxis.

La part des taxis diminue par rapport à la situation de 2002 : amélioration de la part relative des autobus ; essor du transport de personnel d'entreprise ; *containment* des attributions d'agréments.

Les autobus, minibus et taxis déplacent 42 % des personnes avec le quart du total des véhicules : cela laisse percevoir la marge de manœuvre qu'il existe en matière de TC.

Enfin, les VP représentent plus des trois quart des véhicules pour 58 % des déplacements motorisés (estimation 2008).

Estimation du taux de mobilité motorisée. [En 2008, Autasa a enregistré un total de 19,24 millions de passagers. Si on considère « 1 passager ⇔ 1 déplacement motorisé », en faisant abstraction des correspondances entre les différentes lignes, et que l'on rapporte cette formule à la part modale de l'autobus, alors on obtient 192,4 millions de déplacements par an TMM. Rapportée à une population de 722 190 habitants (desquels nous avons exclus les enfants de 0 à 4 ans : annuaire statistique 2007)], on obtient 0,72 déplacements motorisés par jour et par personne (1,65 déplacements TMC si on estime que la part de MAP est toujours de 56 %), mais cela reste une manière très (trop) approximative pour approcher le taux de mobilité urbaine à Tanger.

Estimation du nombre de kilomètres.voyageur. Partant de l'estimation supra de 192,4 millions de déplacements TMM par an, les taxis prendraient en charge 53,9 millions de ces déplacements (part modale de 28 %) et, sur la base de 3 000 taxis circulant en milieu urbain, on obtiendrait toute chose étant égale par ailleurs : 17 957 déplacements par les taxis et par an, environ 49 personnes déplacées par taxi et par jour. Sur la base de 100 000 km par an et par taxi], on obtiendrait 5,6 km.voyageur... beaucoup d'approximations, mais les choses pourraient être affinées par des enquêtes complémentaires et approfondies.

X. Emissions de GES et impacts des transports sur l'environnement urbain

Au Maroc, les sources de pollution de l'air liées aux transports sont essentiellement dues à un parc de véhicules en partie vétuste⁵⁰ et diésélisé, une qualité médiocre des carburants⁵¹ et des problèmes croissants de congestion de la circulation routière, notamment en ville, autant de facteurs portant atteintes à la santé et à la qualité de vie des habitants.

Des études réalisées pour le compte de l'ex-MATEE en 2000 et 2002 ont établi une corrélation entre la pollution de l'air et les effets sur la santé (morbidité et mortalité prématurée, maladies respiratoires telles que l'asthme et la bronchite chronique), de même qu'il existe une corrélation significative entre les syndromes bronchiques et les matières et particules en suspension (Banque mondiale, 2003).

« Si aucune mesure n'est prise, les émissions de polluants continueront à augmenter à des taux élevés et leur impact négatif sur la santé sera de plus en plus sérieux. Ainsi, d'après le Ministère de l'Environnement, entre 1982 et 2010, les rejets de SO₂ passeront de 142 000 tonnes à 586 000 tonnes, ceux de NO_x de 208 000 à 693 000 tonnes et ceux des particules de 15 000 à 56 000 tonnes. Les émissions de SO₂ proviennent essentiellement de l'industrie, celles de NO_x des transports, alors que les particules sont émises, dans une même proportion, par les deux secteurs » (op. cit).

« Il est estimé que 2 300 personnes meurent prématurément au Maroc (par an) à cause de la pollution de l'air (qui) provoque 14 000 cas de bronchite chronique, 26 millions de journées d'activité restreinte et 85 millions de syndromes respiratoires. La pollution de l'air est également responsable de nombreux cas d'hospitalisation et d'admissions aux urgences dus aux problèmes respiratoires » (Ibid).

Enfin, alors que la croissance annuelle de la population marocaine a augmenté de 3 % entre 1970 et 2000, le nombre de véhicules à essence et la population urbaine ont progressé à un rythme annuel de 8 %, tandis que le parc de véhicules diesel a augmenté de 104 % par an. Sur la même période, les demandes en essence et en diesel ont respectivement augmenté de 1 et 18 % par an (à l'exception des trains, des navires et des avions. D'après l'ex-MATEE (2002), « le parc automobile marocain est responsable de 50 à 60 % de la pollution de l'air, créant ainsi un problème majeur de santé publique en milieu urbain » (Ibid).

1. Consommations d'énergie et émissions de GES au Maroc

Avec environ 14 millions de TEP en 2006⁵² et un potentiel de croissance élevé, la consommation d'énergie est passée de 0,16 TEP/habitant en 1970 à 0,26 en 1990, 0,34 en 2001, 0,46 en 2006. La dépendance énergétique du Maroc vis-à-vis de l'extérieur est forte : le royaume importe 96 % de ses besoins énergétiques, notamment en énergie fossile (charbon et hydrocarbures). Le poids de la facture énergétique, environ 20 % du montant global des importations, est d'autant plus préoccupant que l'Etat continue à en compenser une partie. Grâce à la promotion des énergies renouvelables et au renouvellement des anciennes unités de production électrique, le Maroc espère réduire sa dépendance énergétique en ramenant les importations à 80 % de sa consommation finale d'énergie d'ici 2020.

⁵⁰ En 2000, 74 % des véhicules étaient vieux de plus de 10 ans (Banque mondiale, 2003).

⁵¹ Les teneurs des combustibles et carburants en soufre et en plomb dépassent les normes internationales (Ibid.)

⁵² Consommation d'énergie : 0,41 TEP/hab./an et 480 kWh/hab./an en moyenne en 2005 (Plan Bleu, 2005).

La consommation nationale d'énergies commerciales s'est élevée à 12,3 MTEP en 2005 : Charbon 30,2 %, Produits pétroliers 62 %, Gaz naturel 3,1 %, Hydro-électricité 3 %, Electricité importée 1,7 %, Eolien 0,4 %.

D'après les données de AIE, les émissions de CO₂ auraient doublé entre 1990 et 2006, passant de 20 à 40 millions de tonnes (estimation de 7 millions en 1971, 14 millions en 1980), cette augmentation se faisant à un rythme plus rapide par rapport à la population et au PIB.

Tableau 45. Maroc. Emissions de CO₂ / population. 1971-2006


Années	1971	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	% change 1990-2006
Tonnes CO₂ / capita	0.45	0.58	0.72	0.76	0.81	0.96	1.04	1.12	1.20	1.30	1.31	60,6%

Citation: Climate Analysis Indicators Tool (CAIT) Version 6.0. (Washington, DC: World Resources Institute, 2009).

Le Maroc n'est pas un important émetteur de gaz à effet de serre. Toutefois, il est nécessaire de bien veiller à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans un double but : réduire la facture pétrolière et réduire les émissions de CO₂. Les véhicules routiers constituent un poste important pour ces émissions puisque la totalité de l'énergie est issue de produits pétroliers, avec un pétrole importé à 100 % (Royaume du Maroc, 2008, Etude Pilote...).

GHG Emissions by Sector in 2005. CO₂, CH₄, N₂O, PFCs, HFCs, SF₆ (excludes land use change)

Morocco			
Sector	MtCO ₂	%	
Energy	41.4	88.3	
Electricity & Heat	18.0	38.5	
Manufacturing & Construction	7.2	15.3	
Transportation	1.8	3.9	
Other Fuel Combustion [2]	14.3	30.6	
Fugitive Emissions [2]	--	--	
Industrial Processes [2,3]	5.5	11.7	
Agriculture	--	--	
Waste	--	--	
Total	46.8		



[1] N₂O data not available. [2] CH₄ & N₂O data not available. [3] PFC, HFC & SF₆ data not available.

Land-Use Change & Forestry Excluded. Intl Bunkers Excluded.

Citation: Climate Analysis Indicators Tool (CAIT) Version 6.0. (Washington, DC: World Resources Institute, 2009).

Alors que le secteur des transports représente environ 15 % des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale, en Europe et dans la région Moyen Orient - Afrique du Nord, ce taux est beaucoup plus faible au Maroc : 4 à 7 % selon les estimations.

« La part du secteur du transport routier dans les émissions globales au niveau national se présente comme suit : 38 % de NO_x, 9 % de SO₂ et 7 % de particules en suspension PS » (Royaume du Maroc / Phénixa, 2007). En outre, le développement du transport collectif apparaît comme apte à diminuer de 50 % des GES du transport routier de voyageurs (Royaume du Maroc / Banque mondiale, 2008, Ibid).

Tableau 46. Inventaire national des émissions en zone urbaine (tonnes / an)

Secteur d'activités	Emissions en tonnes par an					
	NO _x	%	SO ₂	%	PS	%
Industrie	13 685	10,7	68 057	26,4	8 530	11,6
Résidentiel Tertiaire	7 662	6,0	6 189	2,4	774	1,1
Transport routier essence	6 032	4,7	693	0,3	-	0,0
Transport routier gasoil	29 064	22,6	19 958	7,8	5 032	6,8
Transport routier tous carburants	35 096	27,3	20 651	8,0	5 032	6,8
Centrales thermiques et raffineries	36 911	28,7	141 880	55,1	54 276	73,7

NB : Les émissions des transports ferroviaire et aérien, de la pêche et de l'agriculture ont été mises en dehors de cet inventaire. Parmi les activités industrielles, les centrales thermiques et les raffineries ont été isolées. A partir de : Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement et du Transport, Direction des Etudes, de la Planification et de la Coordination des Transports, septembre 2007, Etude sur la qualité de l'air. Note de synthèse, par Phénixa.

Dans les grandes agglomérations marocaines, l'augmentation des déplacements VP et la congestion de la circulation qui en résulte représentent des atteintes à l'environnement (pollution atmosphérique, émissions de GES) ayant des impacts négatifs sur la qualité de vie et sur la santé publique. Le MET a d'ailleurs lancé une série d'études sur la dégradation de la qualité de l'air, notamment en milieu urbain, pour mieux connaître le degré de la pollution atmosphérique et la part attribuable aux transports routiers. Des études récentes ont été menées dans les agglomérations de Casablanca (capitale économique et industrielle, métropole de 4 millions d'habitants), Rabat (capitale administrative et politique qui, avec Salé et Témara, regroupe plus de 2 millions d'habitants), Fès et Marrakech (villes de l'intérieur d'environ un million d'habitants).

D'après un rapport récent, les principales causes de la dégradation de la qualité de l'air imputables au secteur des transports sont les suivantes (Royaume du Maroc / Phénixa, 2007) :

- La croissance du parc automobile. Composé de plus de 1,9 millions d'unités, ce parc augmente de 4 % par an en moyenne.
- La qualité médiocre des carburants. Les teneurs en plomb de l'essence et en soufre du gasoil sont toujours élevées.
- Une insuffisante planification des aménagements urbains et de la circulation.
- Une insuffisance en matière de contrôle technique des véhicules.

1.1. Etat du parc automobile

Le premier constat est la vétusté générale du parc roulant, surtout pour les véhicules utilitaires légers et lourds, les bus et les taxis. Les « grands taxis » roulent en zone urbaine à raison de plus de 100 000 km par an et, en 2008, aucun n'a moins de 20 ans. Ces taxis utilisant systématiquement du gazole à 10 000 ppm, leur consommation atteint voire dépasse les 11 à 12 litres aux 100 km, et leurs émissions polluantes sont très élevées : fort dégagement de particules de fumée. La situation des « petits taxis » est un peu meilleure car ces véhicules sont relativement plus récents. Ils roulent de 70 à 100 000 km par an et consomment de 7 litres aux 100 km pour les plus récents à 10 litres et plus pour les plus anciens.

Ainsi, pour ce qui concerne la pollution mesurée à l'échappement (mesure de monoxyde de carbone pour les véhicules à essence et mesure de l'opacité des fumées pour les véhicules diesel), au moins un véhicule sur deux dépasse très largement les seuils autorisés. (Royaume du Maroc, 2008).

1.2. Qualités et prix des carburants

« L'arrêté du 26 août 2002 relatif aux caractéristiques des grands produits pétroliers remplace l'arrêté du 22 février 1991 et prévoit que les (nouvelles) valeurs devront être respectées à compter du 1^{er} septembre 2005. En accord avec la raffinerie SAMIR, cette date a été reportée à 2008. La SAMIR a ainsi réalisé des investissements importants qui (...) permettent à la raffinerie de respecter les nouvelles normes marocaines » (Royaume du Maroc, Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement, 2009).

Aussi, on observe un alignement progressif des normes marocaines avec les normes internationales, sauf pour « le benzène et les aromatiques qui sont des précurseurs d'ozone et pour lesquels le Maroc est moins sévère que l'Union Européenne » (op.cit).

Pour des raisons de lutte contre la pollution, les autorités se sont engagées à fournir dès le début 2009 une essence véritablement « sans plomb » et surtout un gazole à 50 ppm de soufre. Néanmoins, la situation reste la suivante en 2008 : pour l'essence, une distribution qui semble aléatoire entre essence dite sans plomb et celle dite avec plomb ; pour le gazole, la vente de gazole à 10 000 ppm représente 97 % des ventes de gazole. La suppression des gazoles à 10 000 ppm et à 350 ppm et leur remplacement début 2009 par un gazole à 50 ppm va permettre d'améliorer l'efficacité énergétique de tous les véhicules diesel relativement récents (Royaume du Maroc, 2008).

1.3. Législation sur la qualité de l'air au Maroc

La loi n° 13-03 du 12 mai 2003 relative à la lutte contre la pollution de l'air a été promulguée face aux problèmes grandissants de pollution atmosphérique. *Un projet de décret fixe les normes et les modalités de surveillance de la qualité de l'air, mais ces normes ne sont pas encore publiées* (Royaume du Maroc, Département de l'Environnement, 2009). Cependant, il existe un indice de la qualité de l'air *Atmo Maroc* calculé à partir des principaux polluants : dioxyde de soufre (seuil d'information et seuil d'alerte fixés à 350 et 600 µg/m³), oxydes d'azote (seuil d'information fixé à 250 µg/m³), ozones (seuil d'information et seuil d'alerte fixés à 200 et 400 µg/m³) et particules fines. En outre, il n'existe pas encore au Maroc de normes liées à la valeur limite d'émissions de particules et de CO pour les nouveaux véhicules : « *on conçoit bien l'intérêt qu'il y aurait à mettre en place de telles normes à un moment où les constructeurs étrangers installent des usines dans le pays* », notamment dans la Région Tanger-Tétouan avec l'implantation de Renault dans la zone Tanger Méditerranée (op. cit). Pour ce qui concerne le parc automobile dans son ensemble, la réglementation actuelle prévoit des inspections, mais les normes fixées par le Décret du 28 juin 1998 « *ont été déterminées pour que la plupart des véhicules puissent les passer quelque soit leur âge* » (Ibid).

2. Cadastres des émissions atmosphériques - Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement

Le Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement (MEMEE) a lancé un programme de réalisation de cadastres des émissions atmosphériques dans les grandes villes marocaines. Ces cadastres représentent « *un élément d'information primordial pour caractériser la qualité de l'air, ses effets et contribuer à fixer les stratégies de lutte contre la pollution* » (Ibid). Il s'agit non seulement de dresser un état des lieux de la pollution atmosphérique et de ses origines, mais aussi de prévoir l'évolution de cette pollution à moyen terme (prospective, modélisation) et de proposer des plans d'actions et des mesures de réduction de la pollution atmosphérique.

Pour la réalisation du cadastre relatif aux villes de Tanger et Tétouan, le MEMEE fait appel au bureau d'études Phénixa, filiale marocaine du bureau d'études français Burgéap, qui collabore avec des experts internationaux et avec les services de la Météorologie Nationale. Conçus comme un outil d'aide à la décision, cette étude comprend quatre phases : Méthodologie de travail ; Inventaire des émissions ; Analyse prospective de l'évolution des émissions atmosphériques ; Plan d'actions pour l'amélioration de la qualité de l'air (avec des propositions de mesures d'ordres réglementaire, technique, organisationnel et institutionnel qui seront définies en concertation avec l'administration centrale, les collectivités locales et les industriels), ainsi qu'une stratégie de mise en œuvre dudit plan d'actions. Le Rapport définitif de la phase 1 relative à la méthodologie retenue a été validé par le MEMEE en juillet 2009, les autres étapes n'étant pas encore achevées.

Enfin, le programme Qualit'Air de la Fondation Mohammed VI pour la protection de l'environnement (<http://www.fm6e.org>) a été initié suite au constat d'une corrélation significative entre le niveau de pollution et l'augmentation de certaines maladies en particulier respiratoires ; les actions entreprises touchent en priorité le secteur des transports routiers⁵³.

⁵³ Application du décret sur les gaz d'échappement promulgué en 1997 ; amélioration de la qualité du combustible et encouragement à l'utilisation de nouveaux combustibles (introduction du diesel propre 350 ppm sur le marché marocain) ; amélioration et rationalisation de la gestion du parc des moyens de transports en commun, nouvelles directives pour les régies de transport urbain ; formation des agents impliqués dans le processus ; homologation des appareils de mesure des gaz d'échappement ; équipement progressif des centres de visites techniques en matériel de mesure ; certificat de contrôle annuel des véhicules ; conception d'un nouveau certificat de l'état du véhicule contrôlé et d'un guide de contrôle de l'activité des centres de visites techniques ; dispositif de surveillance de la qualité de l'air dans plusieurs agglomérations ; campagnes de sensibilisation ; etc.

Pollution atmosphérique : Région Tanger-Tétouan, Préfecture Tanger-Asilah, Agglomération de Tanger

L'air est plus pollué au Nord-Ouest du Maroc que dans les autres régions (en moyenne), la situation étant particulièrement critiques dans les grandes villes et notamment aux abords des zones industrielles. A cet égard, on remarquera des *valeurs surfaciques* nettement supérieures dans la Préfecture Tanger-Asilah par rapport aux moyennes régionale et nationale (tableau ci-dessus) : la pollution de l'air est plus forte dans les milieux plus densément peuplés et urbanisés.

Tableau 47. Rejets gazeux en 1996 (en milliers de tonnes). Maroc. Région Tanger-Tétouan. Préfecture Tanger-Asilah

	SO ₂			NO _x			Matières en suspension		
	Industrie	Transport	Total	Industrie	Transport	Total	Industrie	Transport	Total
Maroc	210	26,8	236,8	8,2	393	401,2	11,7	15,3	27,0
Région Tanger-Tétouan	13,6	1,6	15,2	0,52	23,4	23,92	0,73	0,9	1,63
Préfecture Tanger-Asilah	7,1	0,7	7,8	0,27	10,7	10,97	0,38	0,43	0,81

Tableau 48. Pollution atmosphérique par unité de surface. Maroc. Région Tanger-Tétouan. Préfecture Tanger-Asilah

	Km ²	Pop	Rejets (1 000 tonnes / an)			Valeurs surfaciques			
			SO ₂	NO _x	MES	Hab / Km ²	SO ₂ . T/Km ²	NO _x . T/Km ²	MES. T/Km ²
Maroc	710 850	26 142 000	236,8	401,2	27	37	0,33	0,56	0,04
Région Tanger-Tétouan	11 570	2 036 032	15,2	23,92	1,63	176	1,31	2,07	0,14
Préfecture Tanger Asilah	1 195	627 963	7,8	10,97	0,81	525	6,53	9,18	0,68

Royaume du Maroc, Département de l'Environnement, 2001, *Monographie de l'Environnement de la Région du Nord Ouest*.

Il serait intéressant de comparer la situation de 1996 mentionnée dans les tableaux *supra* avec la situation actuelle pour tenir compte des évolutions au cours des dix dernières années, mais de telles données n'ont pas été collectées dans le cadre de cette étude⁵⁴. Face à l'indisponibilité de données sur les émissions et concentrations de polluants à Tanger, des évaluations des impacts environnementaux des transports auraient pu être envisagées à partir de calculs⁵⁵. Mais les informations collectées sur l'exploitation des transports collectifs à Tanger – kilométrages parcourus, nombre d'usagers, consommation de carburant, etc. – sont trop embryonnaires et approximatives pour procéder à de tels calculs : la reconstitution des données manquantes aurait été un exercice hasardeux et incertain.

Exemple : base d'une évaluation des émissions de GES par les taxis à Tanger

- Parc de véhicules des taxis : environ 3 000 en milieu urbain.
- Kilomètres parcourus : 100 000 Km en moyenne / véhicule / an, soit 300 millions Km.
- Consommation de carburant gasoil sur la base de 10 litres / 100 km : 30 millions litres.

Nota bene : Autasa consomme 10 fois moins de carburant pour déplacer environ 3 fois moins de personnes ; l'efficacité énergétique de l'autobus est meilleure que celle du taxi même si le taxi est plus compétitif que l'autobus⁵⁶.

⁵⁴ Les experts n'ont pas eu accès aux données enregistrées par la station de mesure de la qualité de l'air qui est située sur le parc de stationnement de la Wilaya de Tanger et qui est gérée par la Direction de la Météorologie Nationale.

⁵⁵ Par exemple à partir de valeurs obtenues par de possibles enquêtes par questionnaire auprès d'un échantillon raisonné des différents opérateurs de TC : autobus, taxis, transport du personnel d'entreprise et ramassage scolaire. L'objectif aurait été d'extrapoler à partir des éléments collectés sur les kilométrages parcourus, le nombre d'usagers, les consommations de carburant, les recettes journalières par ligne et par véhicule, etc.

⁵⁶ Les taxis consommeraient 30 millions de litres de carburant pour 28 % des déplacements motorisés en 2008, alors qu'Autasa a consommé environ 2,7 millions de litres pour 10 % des déplacements motorisés (estimation 2008).

XI. Conclusion

Pour le cas de Tanger, les articulations entre dynamiques d'aménagement territorial et évolutions des déplacements urbains conduisent à tenir compte de deux échelles d'analyse :

- l'agglomération, c'est-à-dire les quatre arrondissements de la ville de Tanger et leurs extensions sur les communes périphériques ;
- le territoire du projet Tanger Méditerranée qui s'étend sur la province de Fahs Anjra et dont les effets concernent l'agglomération de Tanger et sa zone d'influence.

La question des déplacements au centre des enjeux du développement territorial

Le diagnostic établi dans ce rapport montre la pertinence de l'échelle régionale pour tenir compte des enjeux de développement au centre desquels Tanger se situe et pour aborder la problématique des déplacements tant à l'intérieur de l'agglomération qu'au niveau de la péninsule tingitane. La concrétisation du PTM et la réalisation des infrastructures et des zones franches qui l'accompagnent vont induire la création de nouveaux emplois pour une main d'œuvre localisée d'abord à Tanger et pour laquelle il faut préparer des moyens de transport adaptés en vue de relier les zones résidentielles aux nouveaux bassins d'emplois.

Les deux villes nouvelles projetées, Chrafate à Melloussa et une seconde à Ksar Seghir, sont destinées à compléter l'armature urbaine de la région et à répondre aux besoins en termes de logements, d'équipements et de zones d'activités (hors zones franches, pour accueillir les emplois induits). Mais, en attendant la réalisation de ces villes satellites, réalisation qui ne peut se faire que dans les moyennes et longues durées, le PTM devra s'appuyer sur la ville de Tanger et sur sa capacité d'accueil en termes de logements, d'équipements et de services.

A terme, le nouveau bassin d'emploi en formation devra intégrer l'agglomération de Tanger, le PTM et ses zones franches industrielles et commerciales. Son fonctionnement nécessitera la mise en place d'un système de transport collectif à cette échelle élargie : il y a donc lieu de raisonner et de planifier au niveau de la péninsule tingitane dans son ensemble (Région Tanger-Tétouan). Pour le moment, de grandes infrastructures relient le nouveau port aux zones franches et à Tanger, et au-delà aux réseaux nationaux autoroutier et ferroviaire. Mais, en matière de transport, seul le transport du personnel d'entreprise permet aux personnes qui habitent à Tanger et qui travaillent au PTM d'assurer la liaison entre la ville de Tanger et le PTM.

Les objectifs du PTM en termes d'emplois (environ 100 000) suppose et nécessite un accompagnement sur les thèmes du logement et du transport pour une main d'œuvre attirée par les nouvelles activités et pour profiter des effets induits des zones franches. Le défi du PTM est alors posé en termes d'intégration du projet dans la région en diffusant les effets du développement sur l'ensemble du territoire régional. Cela passe entre autre par l'amélioration de l'accessibilité locale et des services de proximité pour éviter que le sous-équipement du milieu rural n'accélère le dépeuplement des territoires enclavés de la région⁵⁷.

La réalisation du PTM implique donc la mise en place d'un système de transport collectif à l'échelle du nouveau bassin d'emploi en formation pour faciliter la mobilité de la main d'œuvre et éviter les dysfonctionnements qui peuvent résulter de l'inadéquation entre les types d'emplois créés et les profils de la main d'œuvre qui va résider dans les villes nouvelles.

⁵⁷ Une ligne de chemin de fer et l'autoroute traversent le territoire sans forcément désenclaver les douars existants.

Les caractéristiques de l'urbanisation de Tanger peuvent être résumées dans deux grandes tendances : dualismes dans les formes de croissance et étalement des extensions urbaines entraînant une augmentation des déplacements motorisés.

Dualismes de l'agglomération tangeroise

Globalement, Tanger continue à jouer un rôle important dans la fixation des flux migratoires malgré un taux d'accroissement relativement modéré. Inégalement répartie, la croissance urbaine présente des caractéristiques contrastées : forte densification à Beni Makada, étalement excessif au sud de l'agglomération, écarts de densités selon les arrondissements.

Souvent non maîtrisées, les formes d'extension périphériques ont conduit à un déséquilibre entre une zone centrale, relativement bien équipée mais qui enregistre un dépeuplement (phénomène de desserrement résidentiel, report des densités en périphérie) et des zones d'extension périphériques insuffisamment équipées qui accueillent l'essentiel de la croissance et qui dépendent de zones d'activités notamment industrielles situées aux portes de la ville.

Ce contraste se retrouve à l'échelle de l'ensemble de la configuration spatiale de la ville et il est accentué par l'existence de friches urbaines et de discontinuités entre des tissus urbains insuffisamment valorisés, ce qui renforce le dualisme dans ses multiples expressions :

- Dualisme entre le développement de la « ville blanche », constituée par l'hypercentre bien équipé et qui offre une qualité urbaine, et la « ville rouge » en référence à la couleur des briques des constructions inachevées des quartiers non réglementaires et sous-équipés.
- Décalage entre les grands projets de développement économique et le sous-équipement qui persiste dans les communes rurales et dans les QHNR, ainsi qu'une inégale répartition des équipements entre les différents arrondissements et secteurs de l'agglomération. La concentration des grands équipements à Tanger-Médina contribue à la congestion de la circulation automobile et à des difficultés de stationnement dans la partie centrale de la ville, alors que les secteurs périphériques souffrent de sous-équipement, notamment à Beni Makada.
- Inadéquation entre une offre en logements assez abondante (promotion immobilière privée, logements invendus et inoccupés, parc vacant) et les besoins de logement des ménages, sachant que la « construction évolutive » demeure plus adaptée aux capacités financières de la plupart des ménages par rapport aux appartements livrés clés en main. La location joue un rôle de régulation déterminant pour l'accès au logement des ménages à faibles revenus, ceci même si le locatif a un poids relativement faible par rapport à l'accession à la propriété. Par ailleurs, malgré le recul des bidonvilles en voie de résorption, l'accroissement du parc de logements s'accompagne de la persistance de l'habitat insalubre. La faible solvabilité des ménages demeure un facteur de blocage pour l'accès au logement du plus grand nombre, ce qui prend une dimension particulière à Tanger au regard de la flambée des prix du foncier et de l'immobilier enregistrée ces dernières années. Les tensions spéculatives sur le foncier et sur l'immobilier risquent de rendre l'accès à la ville encore plus onéreux pour les groupes à faibles revenus, contribuant ainsi à creuser davantage la fracture sociale entre la ville intégrée et ses extensions périphériques. Il existe aussi une autre forme de décalage : des sites sont ouverts à l'urbanisation avec des dérogations vis-à-vis des documents d'urbanisme, alors que ces mêmes documents prévoient des espaces urbanisables qui n'ont pas encore été valorisés.
- Décalage entre l'offre et la demande en transport : un parc d'autobus d'environ 80 unités pour 800 000 habitants complété par un nombre important de petits taxis, très sollicités et peu disponibles, et de grands taxis complémentaires et concurrentiels des transports collectifs par autobus. De plus, la desserte du centre-ville par des TC de grandes capacités se heurte à l'étroitesse de la voirie par ailleurs encombrée par la circulation des voitures particulières.

- Décalage entre le profil de la main d'œuvre et les emplois créés et à venir : dynamisme dans les investissements, accompagné par des créations d'emplois, mais des dysfonctionnements dans le marché de l'emploi (manque de cadres et d'agents de maîtrise).
- Décalage entre de grands projets réalisés dans des délais record et le manque d'anticipation sur les questions des déplacements et de mise en cohérence entre le développement urbain et les politiques publiques sectorielles.

Nouveaux défis face à l'étalement de l'urbanisation et à l'augmentation des déplacements motorisés

Dans ce contexte contrasté et différencié, Tanger connaît un étalement spectaculaire, avec de nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation sur de vastes superficies, non seulement le long de la façade littorale septentrionale ainsi qu'au cœur de la péninsule tingitane, en lien avec le PTM, mais aussi à l'ouest de l'agglomération, avec des secteurs urbanisés de part et d'autre de la route de Rabat, ou encore vers l'Est (futur corridor urbain en direction de Tétouan).

Les développements récents de l'agglomération montrent une tendance à la dispersion des extensions urbaines qui basculent vers le sud, sous forme de grandes opérations immobilières souvent autorisées dans le cadre de la dérogation. Ces grandes opérations manquent de structure d'ensemble et sont insuffisamment intégrées à la morphologie urbaine existante, alors que par ailleurs l'agglomération comporte des friches, ainsi que des espaces ouverts à l'urbanisation par les documents d'urbanisme mais qui n'ont pas été complètement valorisés.

Ces formes d'extension empiètent sur les territoires des communes périphériques et conduisent à l'éclatement de l'agglomération. Ces tendances sont confirmées par les documents d'urbanisme qui s'attachent à intégrer *a posteriori* les projets autorisés dans le cadre de dérogations ; la révision du périmètre urbain est ainsi justifiée par l'ouverture de nouvelles zones d'extension. Les dysfonctionnements qui résultent de ces formes d'interventions dispersées et non coordonnées conduisent à exacerber les difficultés en matière d'équipement et d'accès aux services de base, entravent la mise en œuvre de la planification et de la gestion des déplacements.

L'accélération dans le rythme de développement met la ville de Tanger devant de nouveaux défis qui résultent de la difficulté et de complexité de l'action publique en matière de développement urbain. La maîtrise du développement urbain implique une « bonne gouvernance », fondée sur une démarche transversale intégrée dans une stratégie de développement territorial adaptée aux nouveaux enjeux liés au positionnement industriel et touristique de la région Tanger-Tétouan.

Parmi les défis posés aux gestionnaires de l'agglomération et de ses zones de développement, quatre enjeux apparaissent particulièrement importants :

- La question de l'intermodalité et de la complémentarité entre les différents modes de transport. S'il apparaît nécessaire de promouvoir la mise en place de TCSP, à haut niveau de service et plus respectueux de l'environnement, en réaménageant les principales artères de la ville à partir de ce support de la mobilité, il sera tout autant opportun d'accompagner ces changements par l'intégration des modes existants, notamment l'intégration des micro-opérateurs du secteur artisanal : taxis individuels et collectifs. Les conditions d'amélioration de l'efficacité énergétique des transports induisent d'encourager le renouvellement du parc automobile des taxis et de définir les règles de la complémentarité avec les transports de masse. De plus, les documents de planification territoriale, en particulier la révision du SDAU et les futurs PA, devront retenir des emprises nécessaires à l'aménagement de plates-formes multimodales des déplacements (correspondances entre les modes), avec des parcs relais offrant une capacité attractive de stationnement à proximité des terminaux des lignes de TC, et avec des lignes de grands taxis pour rabattre les flux vers le réseau de transport de masse, autant de mesures d'accompagnement pour enrayer la tendance au « tout VP ».

- La question de la gouvernance territoriale et des transports. La mise en œuvre d'une offre multimodale et complémentaire de déplacements urbains et périurbains nécessite de définir les conditions d'une « bonne gouvernance » des transports : organisation du système de transports urbains, coordination des acteurs institutionnels, régulation du marché et des opérateurs. De nombreux acteurs sont impliqués dans la gestion des transports urbains et dans le contrôle des divers opérateurs publics et privés, avec une gestion sectorisée et segmentée, des emboîtements voire des chevauchements de compétences, une superposition des responsabilités entre des structures de statuts variés. A Tanger, l'existence d'une Commission locale de la circulation et des transports peut ouvrir la voie à la mise en place d'une autorité locale organisatrice des transports. En effet, l'étalement urbain et le processus de métropolisation, autant que l'explosion des mobilités motorisées et les consommations excessives de carburant, impliquent des transformations structurelles qui nécessitent d'adapter les modalités de gouvernance aux nouvelles échelles de fonctionnement de la région Tanger-Tétouan, tout en accompagnant le renforcement de l'ingénierie technique et financière locale. Les conditions d'une nécessaire coordination des politiques publiques territoriales et sectorielles, tout comme les modalités de la concertation multi-acteurs politiques et techniques, sont donc à rechercher. Finalement, les réflexions stratégiques, systémiques et intégrées, articulant planifications territoriale et foncière, organisation des transports et politiques énergétiques, tout autant que la coordination et la concertation des différents acteurs à l'échelle d'un territoire donné, c'est-à-dire la gouvernance, représentent un moyen d'agir et d'anticiper face au changement climatique et à la nouvelle donne énergétique auxquels sont confrontés les territoires urbains des pays méditerranéens. De telles réflexions devraient permettre de dépasser les dimensions techniques et sectorielles du gouvernement des villes, par domaine d'intervention et/ou par portion de territoire, nécessaires mais pas suffisantes.
- La nécessité de dispositifs d'observation, de suivi et de veille de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique, non seulement à travers la mise en place d'instruments de mesure de la pollution de l'air, mais aussi en procédant à des estimations et des évaluations à partir de la reconstitution de données manquantes. Ce dernier point appelle à la centralisation des informations sur l'activité transport au sein d'un centre de données de type observatoire, ainsi qu'à la collecte d'informations sur les pathologies respiratoires (évolution du nombre d'asthmatiques par exemple). A défaut de dispositifs d'observations et de mesures pour assurer le suivi de la qualité de l'air et de la pollution atmosphérique à Tanger, il serait opportun de se livrer à des calculs simples dès lors que des données détaillées pourront être enregistrées sur l'exploitation de l'ensemble des modes de transport, les vitesses moyennes, la congestion de la circulation, etc. La deuxième phase du cadastre des émissions atmosphériques relative à l'inventaire des émissions de la ville de Tanger est actuellement en cours de réalisation et son achèvement est prévu pour le mois de mars 2010. A la lumière des données actualisées, un Plan Régional de la Qualité de l'Air au niveau de l'agglomération de Tanger devrait être élaboré par les autorités locales et préfectorales en partenariat avec les services centraux et locaux concernés. Ce plan permettra d'identifier la meilleure option pour une mobilité optimale en vue d'améliorer la qualité de l'air au niveau de toute la région.
- La promotion des modes doux de déplacement. Le SDCT 2003 avait déjà montré l'importance des déplacements internes aux arrondissements par rapport aux flux d'échanges et de transit. Le fait qu'une grande partie des déplacements des personnes soient effectués à pied invite à adapter les modes de transport aux courtes distances. Afin de préserver l'environnement local de Tanger, la vulgarisation de l'usage de la bicyclette dans les déplacements urbains permettrait de réduire les polluants nuisibles à la santé et de limiter les émissions de GES responsables du changement climatique. Le futur PDU de Tanger devra prévoir l'aménagement de pistes cyclables dans l'agglomération, ainsi que dans les nouveaux quartiers et les nouvelles villes satellites (Chrafate par exemple).

Enfin, le modèle de développement de la région Tanger-Tétouan interpelle quant à sa capacité à intégrer l'ensemble du territoire régional, en répondant à la demande sociale, notamment en matière de logements, d'équipements et de déplacements, tout en préservant les équilibres environnementaux. La région dispose d'ailleurs de très nombreux atouts pour répondre au défi de la maîtrise de son développement : offre logistique intégrée, potentiel touristique en cours de valorisation, base industrielle en extension, volonté des acteurs locaux et nationaux.

Bibliographie

- Assayag I.J., 2001, *Tanger... Regards sur le passé... Ce qu'il fut*, Casablanca, Najah El Jadida, 743 p.
- Assayag I.J., 1978, *Tanger... Le Boulevard Pasteur. Origines, transformations, histoire*, Tanger, Editions marocaines et internationales, 124 p.
- Banque mondiale, Bureau régional Moyen-Orient et Afrique du Nord, Groupe Transport et Urbanisme, avril 2008, *Royaume du Maroc. Secteur des Déplacements Urbains. Note de Stratégie Sectorielle*. Rapport No. 40199-MOR. 94 p.
- Banque mondiale, Bureau Régional Moyen-Orient et Afrique du Nord, Groupe Finance, Secteur Privé et Infrastructures, Secteur Transport et Urbanisme, octobre 2006, *Royaume du Maroc. Analyse du secteur des transports urbains et options stratégiques. Rapport 1 – Organisation institutionnelle et capacités en matière de déplacements urbains*, 69 p.
- Banque mondiale, 30 juin 2003, *Royaume du Maroc. Evaluation du coût de la dégradation de l'environnement*, 57 p.
- Berriane M. et Laouina A., 1998, *Le développement du Maroc Septentrional. Points de vue de Géographes*, Gotha, Justus Perthes Verlag, Nahost und Nordafrika, 316 p.
- Boulifa A., 1986, *Mutations et organisation d'un espace périurbain : le Fehs de Tanger et ses bordures (le Tangérois)*, université de Poitiers, Etudes méditerranéennes n° 10, CIEM, 359 p.
- Chaline C., 2001, *L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens. Evaluation et Perspective d'un développement urbain durable*, Commission méditerranéenne du développement durable, Plan Bleu.
- Chanson-Jabeur F. et al., avril 2004, « Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines », *Recherches PRUD 2002-2003*, ministère français des Affaires étrangères, ISTD - GEMDEV, synthèse des résultats, pp. 57-65.
- Cherradi L., 1997, *Les transports intérieurs au Maroc*, université Paris I Panthéon-Sorbonne, thèse de géographie.
- El Gharbaoui A., 1981, *La terre et l'homme dans la péninsule tingitane, essai sur l'homme et le milieu naturel dans le Rif occidental*, Rabat, Travaux de l'Institut scientifique, Série géologie et géographie physique n°15, 440 p.
- Communauté Urbaine de Tanger, 2003, *Schéma Directeur de Circulation et de Transport*, réalisé par Transitec.
- Godard X., 2006, « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud », in Dorier-Apprill E. (dir.), *Ville et environnement*, Paris, Sedes, 512 p. pp. 171-196.
- Hillali M. et Khallouki Tamsamani M., 1995, « Tanger : développement urbain d'une ville particulière », Tétouan, groupe d'études et de recherches sur la méditerranée (GREM), actes de la 6^{ème} rencontre de Tétouan, 29-30 octobre 1995, *Villes et urbanisation en Méditerranée. Le cas du Maroc méditerranéen*, pp. 71-85.
- Le Tellier J., 2006, *Recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable*, université Aix-Marseille I, thèse de géographie, 608 p.
- Naciri M., 1991, « Le Maroc méditerranéen : l'envers du décor », Tours, *Les cahiers d'URBAMA* n° 5, pp. 5-18.
- Naciri M., 1986, « Les villes méditerranéennes du Maroc : entre périphéries et frontières », *Hérodote* n° 45, Paris, pp. 121-144.
- Nana K., 1993, *Les réseaux de transport terrestres au Maroc*, Tours, université François Rabelais, thèse de géographie.
- Perrin Renaud et Christe Pascal, 2003, « L'avenir des transports publics à Tanger (Maroc) », Conférence Codatu XI, Bucarest (Roumanie), 10 p.
- Publications de la Revue marocaine d'administration locale et de développement (REMALD), *Droit du transport terrestre et de la circulation routière*. Collection Textes et Documents n° 108 (1^{ère} édition, 2004).

Royaume du Maroc, Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau et de l'Environnement, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques, *Etude sur le cadastre des émissions atmosphériques dans les villes de Tanger et Tétouan. Phase 1 : Méthodologie de travail*. Phénixia, juillet 2009.

Royaume du Maroc, Premier Ministre, 2009, Agence pour la Promotion et le Développement Economique et Social des Préfectures et Provinces du Nord du Royaume (ADPN), *Plan de transport interurbain de la Région Tanger-Tétouan*, réalisé par Transitec / Team Maroc.

Royaume du Maroc, Département de l'Environnement, 2001, *Monographie régionale de l'environnement. Région du Nord Ouest*.

Royaume du Maroc, Haut Commissariat au Plan, Enquête nationale sur la consommation et les dépenses des ménages 2000/2001, Rabat, 404 p.

Royaume du Maroc, Direction de la Statistique, Enquête nationale sur les niveaux de vie des ménages 1998/99. Premiers résultats, Rabat, 201 p.

Refass M., 1995, *L'organisation urbaine de la péninsule tingitane*, Rabat, université Mohammed V, Publications de la faculté des lettres et des sciences humaines, Thèses et mémoires, 343 p.

Refass M. (dir.), 1993, *Tanger. Espace, économie et société*, Rabat, université Mohammed V, Faculté des lettres et sciences humaines, Tanger, université Abdelmalek Essaâdi, école supérieure roi Fahd de traduction.

Saddiki A., Belkheiri O., 2005, *Compétitivité et attractivité territoriales : la Région Tanger-Tétouan entre développement et insertion dans l'économie mondiale*. Faculté de Droit de Tanger.

Sefrioui F., 2003, *Entreprise Maroc. Performances et seuils de vulnérabilité du Système Productif Industriel à l'heure de la globalisation*, Rabat, L'Harmattan - INAU, 221 p.

Tafersiti R., 2004, *Tanger 1999-2003. Chroniques d'une transition*. Tanger, Zarouila, 211 p.

Temsamani M., 1983, *Les quartiers périphériques dans le développement urbain. La croissance périphérique de la ville de Tanger*, Paris, thèse de géographie, 338 p.

Troin J.-F., 2002, *Maroc. Régions, pays, territoires*. Paris, Maisonneuve et Larose / Casablanca, Tarik, 502 p.

Zaim F., 1991, *Le Maroc et son domaine méditerranéen. Aux origines de la marginalité du Maroc méditerranéen*, Casablanca, université Hassan II, thèse de sciences économiques, 486 p.

Ziati L., 1995, *Le transport routier au Maroc : approche économique*, Rabat.

Liste complémentaire de documents identifiés

Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement, Direction régionale de l'Équipement, *Etude de développement du réseau des voies rapides dans la Région Tanger-Tétouan*. 2001.

Royaume du Maroc, Ministère de l'Intérieur, Wilaya de la Région Tanger-Tétouan, Communauté Urbaine de Tanger, *Convention de concession des lignes de transport urbain passée entre la communauté urbaine de Tanger et l'entreprise Empresa Ruiç S.A.* 2001. (contrat et cahier des charges relatifs à l'exploitation des lignes de transport public urbain par autobus dans la ville de Tanger, Autasa).

Royaume du Maroc, Département de l'Environnement, *Monographie régionale de l'environnement. Région du Nord-Ouest. Rapport de synthèse*. Mai 2001. Ecodit.

Royaume du Maroc, ministère de l'Aménagement du territoire, de l'environnement, de l'urbanisme et de l'habitat, Secrétariat d'Etat à l'Habitat, 2000, *Débat national sur l'aménagement du territoire. Région Tanger-Tétouan*.

Monographie de la Région Tanger-Tétouan (décembre 1999).

Monographie de la Commune urbaine de Tanger. Plan de développement socio-économique 1999-2003 et stratégie de développement (mars 1999).

Monographie de la Province Fahs Béni Makada (mars 1998).

Royaume du Maroc / Mediterranean strategic planning (Réseau des villes pour la planification stratégique dans la Méditerranée, avec l'appui de l'Union européenne), 1998, *Plan stratégique de la ville de Tanger*.

Royaume du Maroc, Direction de l'Aménagement du territoire, 1996, *Schéma de développement et d'aménagement régional de la Région économique du Nord-Ouest*. Coopération espagnole / Inypsa.

Royaume du Maroc, Direction de la Statistique, *Carte communale de la pauvreté de 2004*.

ANNEXES

Tableau 49. Typologie des tissus urbains de Tanger en 1993, selon le SDAU de 1997.

	Surface (ha)	% du total
Habitat économique	424,69	25,71
Villa forte densité	381,46	23,08
HNR	283,44	17,15
Immeuble	219,69	13,29
Villa faible densité	110,96	6,71
Rural faible densité	98,01	5,93
Rural forte densité	52,37	3,18
Nouvelle médina	48,50	2,94
Ancienne médina	23,58	1,42
Bidonville	9,83	0,59
Total	1 652,6	100%

Tableau 50. Taux d'occupation des logements. Nombre de personnes par pièce. Tanger. 1994-2004

	Population 1994	Ménages 1994	Tx occupation 1994	Population 2004	Ménages 2004	Tx occupation 2004
AR Béni Makada	144 154	25 527	2,33	238 342	47 384	1,9
AR Charf-Moghogha	214 459	40 446	1,72	140 968	30 036	1,6
AR Charf-Souani				115 800	25 948	1,4
AR Tanger-Médina	138 534	30 721	1,54	169 185	40 929	1,4
CR Boukhalef	18 744	3 408	2,10	18 576	3 657	1,7
CR Al Bahraoyine	7 258	1 357	2,09	10 368	2 093	2,0
CR Al Aouama	10 286	1 832	2,47	20 541	3 834	2,2

Tableau 51. Estimation des besoins en logement. Tanger. 2003-2017

Année	Besoins en logement				
	Villa	Appartement	Maison marocaine traditionnelle	Maison marocaine moderne	Total
2003	204	1 441	450	5 130	7 224
2004	238	1 634	489	5 805	8 166
2005	274	1 839	523	6 474	9 109
2006	250	1 702	444	5 769	8 166
2007	256	1 737	424	5 750	8 167
2008	294	1 957	452	6 406	9 109
2009	302	1 998	430	6 379	9 109
2010	309	2 039	410	6 352	9 109
2011	311	2 053	385	6 233	8 983
2012	334	2 182	383	6 485	9 384
2013	347	2 256	370	6 545	9 518
2014	360	2 329	357	6 595	9 642
2015	374	2 402	344	6 636	9 756
2016	386	2 473	331	6 666	9 857
2017	399	2 543	319	6 686	9 947
Total	4 638	30 586	6 112	93 910	135 246

Source : IRHUAE de Tanger.

Tableau 52. Evolution des indicateurs économiques relatifs à l'industrie dans la région Tanger-Tétouan (1998-2005)

Nombre d'établissements	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	351	346	321	402	402	485	448	436
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	1	1	28	79	79	7	7	6
Région Tanger - Tétouan	607	599	599	808	808	785	762	776
National	6 705	6 663	6 704	7 327	7 327	7 824	7 737	7 847
Effectifs employés permanents	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	31 157	35 765	37 984	41 247	41 247	53 264	56 334	62 809
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	113	70	2 213	5 275	5 275	483	487	296
Région Tanger - Tétouan	41 783	45 924	50 619	58 956	58 956	64 961	68 581	75 850
National	403 523	412 265	412 464	429 482	429 482	447 577	445 639	445 578
Chiffre d'affaires (en million DH)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	5 176	5 661	5 987	6 881	6 881	10 426	11 060	12 329
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	13	7	228	530	530	135	46	110
Région Tanger - Tétouan	8 821	9 456	10 051	11 245	11 245	15 166	15 900	18 064
National	162 537	165 192	164 236	189 799	189 799	198 713	202 366	228 842
Production (en million DH)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	5 024	5 159	5 456	6 655	6 655	10 151	10 576	12 153
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	13	6	225	448	448	133	46	109
Région Tanger - Tétouan	8 680	8 987	9 708	10 706	10 706	13 932	14 484	16 749
National	150 728	151 733	151 649	169 618	169 618	178 360	185 437	209 558
Exportation (en million DH)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	1 944	2 372	2 593	3 284	3 284	6 079	6 958	7 972
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	-	-	83	279	279	-	25	93
Région Tanger - Tétouan	2 519	2 953	3 273	4 167	4 167	6 687	7 624	8 696
National	38 378	38 412	39 060	45 605	45 605	48 392	50 681	54 764
Investissements (en million DH)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tanger-Assilah	387	665	726	540	540	777	728	940
Fahs-Anjra (Fahs-Béni Makada jusqu'en 2002)	1	1	20	70	70	7	12	12
Région Tanger - Tétouan	501	813	939	825	825	955	1 039	1 358
National	9 561	10 658	11 559	11 491	11 491	11 172	11 542	13 079

Source : Ministère de l'Industrie du Commerce et de l'Artisanat

Tableau 53. Population active selon les arrondissements urbains et les communes rurales. Agglomération de Tanger.

RGPH 2004	Population	Pop. active	%	Pop. Inactive	%	Taux d'activité
AR Béni Makada	238 342	90 821	35	147 521	37	38,1
AR Charf-Moghogha	140 968	56 429	22	84 539	21	40
AR Charf-Souani	115 800	44 873	17	70 927	18	38,8
AR Tanger-Médina	169 185	69 502	27	99 683	25	41,1
Total arrondissements	664 295	261 625	100	402 670	100	39,38
CR Boukhalef	18 576	6 665	38	11 911	37	35,9
CR Al Bahraoyine	10 368	3 489	20	6 879	21	33,7
CR Al Aouama	20 541	7 316	42	13 225	41	35,6
Total communes périphériques	49 485	17 470	100	32 015	100	35,30
Région Tanger-Tétouan	2 460 220	929 633	3	1 530 587	5	37,8
Maroc	29 680 069	10 662 903	36	19 017 166	64	35,9

MORPHOLOGIE URBAINE DE TANGER. 2002

Figure. Morphologie urbaine de Tanger, 2002

