

MAROC

Réseau de tramway de Rabat-Salé

*Phase 1 (deux lignes)
mise en service en 2011*

 **Mobilité urbaine**

 **Maroc, Rabat-Salé**

 **Octrois en 2008 (Lignes 1&2) et 2016 (Extension ligne 2)**

 **Prêts souverains**

 **Financements AFD de 45 M€ (L1&2) et 30 M€ (Ext. L2)**

Cofinancements :
Trésor Français, 91 M€ (L1&2)
BEI, 45 M€ (L1&2) et 30M€ (Ext. L2)
UE (FIV), 8 M€

Bénéficiaire :
Société du Tramway de Rabat-Salé (STRS)

#Co-bénéfice climat (atténuation)
#Lien social
#Secteur privé
#Ville vivable



CONTEXTE

La population du duo-pôle Rabat-Salé atteint **2 millions de personnes**. Les deux villes sont d'égale importance en population, séparées par la vallée du Bouregreg, mais aux caractéristiques socio-économiques contrastées. **Rabat** concentre **les emplois et les services** alors que **Salé** a principalement **une fonction d'habitat**. Les besoins en mobilité sont exponentiels et entraînaient congestion et pollution avec un réseau de bus dégradé, en particulier sur la traversée de la rivière Bouregreg. La **société du Tramway de Rabat-Salé (STRS)** a été mise en place pour superviser la réalisation d'un réseau de lignes de tramway irrigant les deux villes.

DESCRIPTIF

- Réalisation et mise en service en 2011 de la phase 1 du réseau** comprenant **deux nouvelles lignes de tramway** : (i) ligne 1 entre Salé Hay Karima et Rabat Agdal Bab Irfane Université, (ii) ligne 2 reliant les médinas de Rabat et de Salé, pour un total de 17,5 km dont un tronç commun de 2,9 km et un pont qui traverse le Bouregreg. Le projet inclut également **un réaménagement de façade à façade**, un centre de maintenance, tous les équipements associés et des rames de 60 mètres. Le coût total a été de 350 MEUR avec le matériel roulant.
- Réalisation de deux extensions de la ligne 2 du tramway, de respectivement 3 km vers Yacoub El Mansour à Rabat et 4 km vers Essalam, Moulay Ismail et Qariat à Salé**. Les travaux sont en cours, incluant également l'achat de 11 nouvelles rames. Le coût total en était de 150 MEUR.

La réalisation de ces lignes et extensions a été accompagnée du financement d'une **coopération décentralisée du Grand Lyon Rabat / STRS** qui a permis des échanges entre pairs et un renforcement de capacités ad hoc.

Exploitation : l'exploitation de ce réseau de tramway est confiée à **un opérateur privé, Transdev**.

IMPACTS

La finalité de ces projets est d'assurer l'accès des habitants de l'agglomération à un système de transport sûr, accessible et d'un coût abordable, de désenclaver les quartiers périphériques et de rapprocher les deux pôles de Rabat et Salé. Le réseau de tramway **bénéficiera à terme directement à plus de 450 000 de personnes** résidant à proximité du corridor avec **une fréquentation cible de 150 000 passagers / jour dont 50% de femmes**.

La réduction des émissions de GES est estimée à **15 000 tCO₂eq/an**.

MAROC

Réseau de tramway de Casablanca

*Ligne 1 mise en service
en 2013 ; Ligne 2 en 2019*

 Mobilité urbaine

 Maroc, Casablanca

 Octrois en 2012 (L1),
2016 (L2) et 2018
(L3&4)

 Prêts non souverain (L1)
et souverains (L2, L3&4)

 Financement AFD de 23
M€ (L1), 30,5 M€ (L2),
100 M € (L3&4)

Cofinancements :
Trésor Français, 158 M€
(L1)
BEI, 60M€ (L2)

Bénéficiaire :
Casa Transports SA
(PN avec garantie
Communauté Urbaine
Casa pour L1, PS sinon)

#Co-bénéfice (atténuation)
#Lien social
#Secteur privé
#Ville vivable



CONTEXTE

Casablanca est la **locomotive économique du Royaume du Maroc** avec un PIB représentant 20 % du PIB national ; la région de Casablanca-Settat est également la plus peuplée avec près de **4 millions d'habitants** et une démographique en forte croissance (+1,6 % par an).

A l'instar des grandes métropoles du Maghreb, elle est confrontée à des problématiques de **congestion de la ville, de détérioration de la qualité de vie** et de forte demande de mobilité des habitants contrainte par **un réseau de bus fortement dégradé**.

DESCRIPTIF DES PROJETS

1. **Réalisation et mise en service en 2012 de la ligne 1 du tramway de 23 km**, entre Sidi Moumen et Lissasfa, desservant le centre historique, les quartiers populaires à dominante d'habitat social, le pôle universitaire. Le projet inclut un **réaménagement de façade à façade**, des rames de 60 mètres, les stations, dépôt et équipements associés. Le coût total a été de **541 M€**.
2. **Réalisation et mise en service en 2019 de la ligne 2 du tramway de 22,5 km**, entre Sidi Bemoussi et Aïn Diab, desservant les quartiers ouest, le centre-ville, le quartier en développement d'Anfa et la corniche en se connectant deux fois à cette dernière. Le coût total a été de **390 M€**.
3. **Réalisation des lignes 3&4 du tramway, chacune de 14 km (travaux en cours)**, desservant les quartiers sud de Casablanca et le centre-ville pour former un réseau dense et maillé.

Exploitation : l'exploitation de ce réseau de tramway est confiée à **un opérateur privé, RATP Dev Casablanca**, dont le contrat a été renouvelé en 2017.

IMPACTS

La finalité de ces projets est d'assurer l'accès des Casaois à un système de transport efficace, accessible et d'un coût abordable, et de désenclaver les quartiers périphériques. Le maillage des 4 lignes **en complément de la réorganisation du réseau de bus** permet d'induire un « effet-réseau » et de couvrir l'ensemble du cœur urbain.

Le réseau de tramway **bénéficiera à terme directement à plus de 1,3 M personnes** résidant à proximité du corridor, avec **une fréquentation cible de 400 000 passagers / jour dont 50% de femmes**. **Fin 2019, la fréquentation journalière des deux lignes déjà en service était de 140 000 et 80 000 passagers/jour respectivement**.

La réduction des émissions de GES au total est estimée à **42 000 tCO₂eq/an**.