

Chantal
CHANSON-
JABEUR
GREMAMO,
Laboratoire "Tiers-
monde, Afrique"

METROPOLES DU MAGHREB ET TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

DU PORTAGE AU ROULAGE...

Si les calèches à Tunis "au service des étrangers et des Tunisiens... pour faire des promenades" (1) et les corricolos à Alger font partie du paysage urbain dès la seconde moitié du XIX siècle, ces deux villes d'Afrique du Nord se dotent très tôt, en même temps qu'en Europe, d'un système de transports collectifs urbains moderne, par la mise en place des premiers réseaux de tramways hippomobiles en 1875 à Alger et 1885 à Tunis(2).

Quelques années plus tard, l'électrification des tramways est concomitante de part et d'autre de la Méditerranée puisqu'elle intervient en France en 1893, à Alger en 1896 et à Tunis en 1899.

Au Maroc, où, avant l'institution du Protectorat, l'emploi de la roue est exceptionnel et le moyen de transport le plus répandu est le portage, les petites voitures hippomobiles de luxe (charrettes anglaises) apparaissent dans les années 1910 presque simultanément à la circulation automobile et à la colonisation(3).

Pendant la période coloniale, les transports collectifs urbains connaissent des évolutions différentes, liées entre autres à l'environnement économique des opérateurs et au contexte socio-politique de chacune des villes ; les transports vont cependant jouer un rôle déterminant dans la structuration des espaces urbains maghrébins. Quelques repères et indications permettront de mieux comprendre cette histoire complexe entre les grandes métropoles du Maghreb et leurs transports.

CROISSANCE URBAINE, ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET DÉPLACEMENTS

De poids démographique comparable au début du siècle (Alger : 266.218 habitants en 1926, Tunis : 216.484 habitants la même année), le développement des transports urbains semble plus lent et plus complexe à Alger qu'à Tunis. Cela est dû, entre autres, à trois facteurs : le statut juridique de la ville d'Alger, les implications économique-politiques des organismes de tutelle, et les contraintes de site qui impliquent pour tout projet d'infrastructures des surcoûts importants.

Alger et Tunis vont connaître des croissances semblables mais selon des rythmes différents. Alger compte 991.000 habitants en 1960, 1,3 million en 1977 et 1,493 en 1987 (4). La ville de Tunis passe de 588.000 habitants en 1956 à 932.000 en 1973, puis à 1,2

N O T E S

(1) Henry Dunant, *la Régence de Tunis*, Tunis S.T.D. 1975, P. 235

(2) Archives de la Wilaya d'Alger et Archives de la S.N.T. à Tunis ; sur cette question cf. Ch. Chanson-Jabeur "Approche historique des transports collectifs au Maghreb, Question de méthode, Cas d'Alger et de Tunis", Journées Spécialisées : *Politiques de déplacements urbains dans les pays en développement*, INRETS, Arcueil, Mars 1991 Précisons que Tunis dispose d'un service de chemin de fer de banlieue, le T.G.M. (Tunis-Goulette-Marsa) dès 1872.

Pour l'Europe, cf. J.L. Pinol, *Le monde des villes au XIXe siècle*, Paris, Hachette supérieur, 1991, pp. 86-87 ; les tramways hippomobiles n'entrent dans Paris qu'en

1871, à Liverpool en 1869, à Londres et Glasgow en 1870.

(3) M. Bousser, *Le problème des transports au Maroc*, I.H.E.M., Librairie du Recueil, 1934, pp. 20-22, cité par T. Zhiri-Oualalou, "Périphéries de villes et transports périphériques", communication au colloque *Villes, transports et déplacements au Maghreb*, Laboratoire "Tiers-Monde, Afrique", Paris, 8-10 octobre 1992

(4) et 2 millions d'habitants en 1983 dans les limites de sa wilaya, cf. *Annuaire statistique de l'Algérie*, 1991 cf A. Prenant, "Un épouvantail : l'hypertrophie d'Alger, Mythes et réalités", in *Cahiers du GREMAMO n°5. Problèmes urbains au Maghreb*, Laboratoire Tiers-Monde, Afrique, Université Paris VII, 1987

million en 1984 (5).

Face à une croissance démographique qui se ralentit, l'étalement spatial des villes devient préoccupant. Par exemple, l'agglomération de Tunis a doublé sa surface urbanisée entre 1975 et 1982 ; elle a consommé 4.600 ha au cours de cette période, dont 72% réservés au logement ; le district de Tunis, dont les limites administratives ont été modifiées et étendues entre 1975 et 1985 possédait une superficie de plus de 9.500 ha en 1975 (6).

L'agglomération algéroise connaît un développement urbain moindre au cours de cette période mais dispose de 18.000 ha d'espace urbanisé en 1983.

Dépassant légèrement les 100 000 habitants en 1926, Casablanca est en retrait sur le plan démographique par rapport à ses "voisines" algérienne et tunisienne. Cette ville connaît une forte croissance et atteint 275.000 habitants en 1936 (7). Presque millionnaire en 1960, elle compte 1,6 million d'habitants en 1973 et 3 millions en 1987(8).

Ainsi, tout au long du siècle, les trois villes du Maghreb enregistrent une croissance démographique et une extension spatiale importantes ; les besoins en déplacements, au niveau global, vont s'en trouver accrus. Une modification, sur le plan individuel, semble se dessiner dans le cas de Tunis où le taux moyen de 3.065 déplacements par habitant et par jour en 1977 est passé à 2.063 déplacements par habitant et par jour en 1985 selon l'enquête sur les ménages effectuée par le district de Tunis (9).

TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET OPÉRATEURS

Pendant la colonisation, plusieurs entreprises concessionnaires, le plus souvent filiales d'entreprises métropolitaines, assurent le transport des voyageurs à l'intérieur des périmètres urbains et suburbains. A Alger, les plus importantes d'entre elles sont les Chemins de Fer sur les Routes d'Algérie (C.F.R.A), la Société des Tramways Algérois (S.T.A.) ou les Transports et Messagerie du Sahel (T.M.S.). Les T.M.S et les C.F.R.A. fusionneront en 1936, puis les C.F.R.A. deviennent la Régie des Transports d'Alger (R.D.T.A) en 1954 et fusionnent avec la S.T.A. en 1960 pour devenir la Régie Syndicale des Transports Algérois (R.S.T.A.).

A Tunis, la SATT (belge) et la Compagnie Générale Française des Tramways vont créer la Compagnie des Tramways de Tunis (C.T.T) qui va perdurer sous cette appellation jusqu'en 1953.

A Casablanca, bien que 163 entreprises, pour la plupart artisanales assurent le transport des voyageurs en 1948, la Compagnie Auxiliaire des Transports au Maroc (C.T.M.) possède une situation prépondérante (10).

Au début des années 60, les transports urbains à Casablanca sont pris en charge par différentes sociétés privées : Autonat, Société Kariat El Jamaa, Aïn Sebaa et surtout la Société Autonome de Transport Urbain, la T.A.C.

Tramways, chemins de fer de banlieue, autobus (début des années 30), trolleybus (1938 pour Alger, 1946 pour Tunis), et même téléphérique pour Alger (1956) constituent

N O T E S

(5) Ch. Chanson-Jabeur, "Les investissements publics et les transports collectifs urbains à Tunis (1945-1985)", in *Les investissements publics urbains dans les villes africaines, Habitat et transport, 1930-1985*, Paris, éd. L'Harmattan, 1990, pp.178-197. Sur la croissance démographique de Tunis, cf. P. Signoles, *Tunis et l'espace tunisien*, thèse d'Etat, Université Paris 1, 1984

(6) T. Belhareth, "Etat, espace urbain et transport collectif : cas des grandes agglomérations tunisiennes", in *le Monde arabe au regard des sciences sociales*, Tunis, C.D.T.M., 1989, p. 151 et Sid Boubekeur (sous la direction), *Economie de la construction à Tunis*, Paris, éd. L'Harmattan, 1987-1988

(7) R. Escallier, "La croissance urbaine au

Maroc", in *Annuaire de l'Afrique du Nord*, vol. XI, 1972, CRESM/CNRS, Paris, 1973, pp. 145-173

(8) T. Zhiri-Oualalou, *Les aspects sociaux des transports urbains de personnes au Maroc, L'exemple de Casablanca*, texte dactylographié, 1987, 54 p.

(9) District de Tunis, *Plan Directeur Régional des Transports*, vol.5 "Les déplacements dans le Grand Tunis", Tunis, mars 1990, 99 p.+ cartes

(10) G. Dallmer, *Contribution à l'étude des transports publics marocains de Casablanca*, avril-mai 1949, texte dactylographié, 180 p. ; B. Rachidi, "L'implantation syndicale dans les entreprises de transport urbain au Maroc : cas de la CDT", *Colloque Villes, transports et déplacements au Maghreb*, Paris, 8-10 octobre 1992

les différents modes de transports collectifs utilisés par les citoyens des grandes métropoles de l'Afrique du Nord pendant la période coloniale (11). Mais les tramways seront déposés à Tunis et à Alger dès la fin des années 50, dans un souci de "modernisation" et afin de rendre plus fluide la circulation automobile dans les agglomérations concernées (12). Les trolleybus connaîtront le même sort au cours de la décennie 70.

Des indépendances au milieu des années 80, ces villes ont fonctionné avec des sociétés publiques de transport à vocation de monopole : Régie Syndicale des Transports Algérois, Société Nationale des Transports à Tunis (S.N.T., 1963), Régie Autonome des Transports en Commun de Casablanca (R.A.T.C., 1964).

Tableau
ACTIVITÉ DES ENTREPRISES DE
TRANSPORT COLLECTIF URBAIN
(13)

Année	Entreprise	Passagers transportés (en millions)	Kilomètres parcourus (en millions)	Parc (unité)
1964	RATC Casablanca	64,744	6,173	
1964	SNT TUNIS	67,899	7,785	309
1966	RSTA Alger	104,500	13,460	325
1974	RATC Casablanca	120,640	14,463	
1974	SNT Tunis	154,110	20,770	407
1975	RSTA Alger	167,530		
1984	RATC Casablanca	157,760	19,293	
1984	SNT Tunis	228,020	31,439	718
1985	RSTA Alger	191,750	25,150	756

Tunis semble "couvrir" le plus efficacement les déplacements de ses citoyens, d'autant que les données de 1984 interviennent après la scission opérée au sein de l'entreprise en 1982, tout en restant en deçà de la demande ; cette situation associée à une revendication de modernité ont justifié le projet du métro léger dans cette ville (14). En 1989, Alger compte sur son réseau en plus de son parc bus, quatre funiculaires, deux ascenseurs et un escalier mécanique, mais la vitesse commerciale ne cesse de décroître (16 km/h en 1989, 8 km/h en 1989).

Dès 1985, sous la pression des politiques d'ajustement structurel, les trois pays concernés entrent dans le cycle de la déréglementation / privatisation et les transports urbains ne vont pas échapper à cette logique. Dernier doté en matière de transport mais premier privatisé, le Maroc va ouvrir la voie et les premiers transports collectifs privés apparaîtront à Casablanca en 1985, puis à Rabat en 1986. Ce sera le tour de Tunis en 1987 et d'Alger en 1990.

QUELLES PERSPECTIVES?...

Quelques années après la mise en service des transports privés, des premiers bilans sont établis : l'enthousiasme de départ dépassé, ces expériences ne semblent pas si concluantes (non-respect du cahier des charges, vieillissement du parc, surcharge de la voirie, transfert des usagers les moins solvables sur le secteur public, complémentarité ou concurrence des transports collectifs ?) et n'ont pas résolu la prise en charge des déplacements de la population citadine, à tel point qu'au Maroc, un retour significatif du transport de voyageurs par charrette est constaté (15).

N O T E S
(11) Ch. Chanson-Jabeur, op. cit.
(12) RATP, *Etude des transports de la région algéroise*, 1955
(13) Archives de la R.A.T.C., de la S.N.T. et de la R.S.T.A / ETUSA, Réalisé par l'auteur et déjà proposé à la Revue Bleue dans un article intitulé : "Un siècle de transport collectif urbain au Maghreb", janvier 1993, n°3
(14) la S.N.T. gère le réseau urbain et suburbain, la S.M.L.T (Société du Métro Léger de Tunis) et la S.N.T.R.I (Société Nationale de Transport rural et interurbain)
(15) F. Navez-Bouchanine/M. Balbo, "Vie

urbaine ou vie de village ? Déplacements et appropriation de l'espace urbain marocain dans les grandes villes marocaines", et T. Zhiri-Oualalou, "Périphéries des villes et transports périphériques". Communications présentées au *Colloque Villes, transports et déplacements au Maghreb*, Paris, 8-10 octobre, 1992 ; voir aussi pour Tunis, Riadh Haj Taieb, *Crise du secteur public des transports urbains par autobus en Tunisie*, thèse Urbanisme, Université Paris XII, 1991, 486 p.

A Tunis, le métro léger mis en place dans la même période (1985) ne comble pas non plus tous les besoins : ce dernier mode n'absorbe que 15% de la population transportée, alors que les prévisions envisageaient un taux de 40% ! Alger, pendant ce temps, creuse son sol pour accueillir un jour son métro souterrain... prévu depuis 1934 !

Pour ne pas entraver la mobilité urbaine des hommes et face aux crises financières qui affectent les Etats, il est urgent de réfléchir à des financements "équilibrés" des transports collectifs afin que soit préservé le droit au transport des populations urbaines du Maghreb. Cette préoccupation a été centrale dans les débats menés dans le cadre du colloque international *Villes, transport et déplacement au Maghreb* qui s'est tenu à Paris en octobre dernier et des travaux de recherche sur cet axe sont à envisager.

Elle reste une priorité de la VIe Conférence pour l'Aménagement des Transports Urbains dans les pays en développement (CODATU VI) organisée à Tunis.

R E P E R E S BIBLIOGRAPHIQUES

AGOURAY-BOUMENNANA Saïda, *Les déplacements des personnes à Casablanca, éléments d'analyse de la structure urbaine*, Thèse de géographie, Université de Tours, 1987

D'ALMEIDA-TOPOR H., CHANSON-JABEUR Ch., LAKROUM M. (éds), *Les transports en Afrique (XIXe-XXe siècles)*, Paris, éd. L'Harmattan, 365 p.

BELHARETH Taoufik, *Le transport collectif dans les grandes villes tunisienne : Sousse, Sfax et Tunis*, Université de Tunis I, pub. de la faculté des Lettres de la Manouba, 1990, 360 p.

CARLIER Omar, "Les traminois algérois des années 1930 : un groupe social médiateur et novateur", in *Le mouvement social*, n°146, janvier-mars 1989, pp. 61-89

DISTRICT DE TUNIS, *Plan Directeur Régional des Transports*, 6 volumes, 1989, 1990 et 1991

DULUCQ S. GOERG O. (éds), *Les investissements publics dans les villes africaines (1930-1985) Habitat et transports*, Paris, éd. L'Harmattan, 1990, 222 p.

HAI TAIEB Riadh, *Crise du secteur public des transports urbains par autobus en Tunisie*, Thèse d'urbanisme et d'aménagement, Université Paris XII, 1991, 486 p.

HARROUCHE Kamel, *Les transports urbains dans l'agglomération d'Alger*, Thèse de 3e cycle en sociologie, Université Paris I, 1985, 345 p.

HROUCH Haddou, *Les transports urbains à Casablanca*, Thèse de 3e cycle en sociologie, Université d'Aix-Marseille, 1984

KARRAY Nourreddine, *les Transports et la circulation à Tunis*, Thèse 3e cycle en géographie, Université Paris I, 1974

LESPEL René, *Alger, Etude de Géographie et d'Histoire urbaines*, Thèse, Faculté des lettres de Paris, 1939, 860 p.

SIGNOLES Pierre, *Tunis et l'espace tunisien*, Thèse d'Etat, 1984, 1092 p.

ZHIRI Touria, *Transport et développement, Les effets structurants de la politique des transport au Maroc*, Thèse d'économie, Université Mohamed V, Rabat, 401p.

C O D A T U Créée en 1980, l'association CODATU (Conférence sur le Développement et l'Aménagement des transports Urbains) a pour but de promouvoir la recherche et le transfert de connaissances et d'expériences sur les questions touchant au transport dans les villes des pays en développement (PED). Elle regroupe aujourd'hui de nombreux instituts de recherche et des centres universitaires, principalement français et basés en France (1), mais aussi des organismes européens ainsi qu'un laboratoire latino-américain (le REDES) et le DRTPC de l'Université du Caire. Des sociétés commerciales et des firmes industrielles apportent également leur concours à l'association CODATU dont les efforts visent, à travers l'organisation de conférences internationales, la confrontation des diverses conceptions, approches et réalisations des acteurs concernés par les transports urbains.

Après Dakar (1980), Caracas (1982), Le Caire (1986), Jakarta (1988) et Sao Paulo (1990), la sixième conférence du même nom (CODATU VI), organisée avec la collaboration du CITU (Congrès International sur le Transport Urbain dans les Villes Arabes et Africaines), s'est tenue à Tunis du 15 au 19 février 1993 et a rassemblé plus de 400 participants de tous horizons professionnels et géographiques : chercheurs, ingénieurs, consultants, responsables gouvernementaux et municipaux, industriels et bailleurs de fond.

Lieu de contacts, de débats théoriques et de transactions, la Conférence de Tunis s'est attachée à préciser les conditions de fonctionnement, sur les plans technique, financier, social et politique, des différents modes de transport qui coexistent actuellement et dont l'équilibre satisfait plus ou moins bien à des objectifs de "développement durable". Centré sur la notion de durabilité, le programme scientifique prévoyait 90 communications d'auteurs de 33 pays, réparties en 26 sessions et trois ateliers parallèles. Outre les nombreuses contributions consacrées aux cas maghrébins, une session spéciale "Tunisie-Maghreb" a permis d'approfondir la réflexion sur les questions liant transport et processus d'urbanisation (Thème 1) ainsi que sur les aspects plus proprement économiques et sociaux de la gestion des transports urbains (Thème 2). Ont animé cette session :

- Thème 1 : Akli AMEZIANE (ministère des transports, Alger), Mustapha CHACHOUA (Université d'Oran), Chantal CHANSON-JABEUR (Université de Paris VII), Mohamed CHAREF (Université d'Agadir), Mohamed FAKHFAKH (Université de Tunis), Brahim RACHIDI (Université de Casablanca), T. ZHIRI-OUALOULO (Université de Rabat).

- Thème 2 : Hédi LABRI (SIDES, Tunis), Salem MILADI (Ministère des transports, Tunis), Mohamed YAMOÛNI (ETUSA, Alger).

Deux recueils de communications, dont l'un rapporte exclusivement les interventions de la session "Tunisie-Maghreb", étaient déjà disponibles lors de la conférence. Est également prévue la publication d'une sélection des actes de CODATU VI, qui fera suite à l'édition des actes de la Conférence de Sao Paulo (L'Harmattan, 1992).

(1) Association à but non lucratif. CODATU est constituée par les personnes morales suivantes :

La Fédération Mondiale des Cités Unies-Villes Jumelées (France), l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (F), l'Université Paris Val-de-Marne (F), le Transport and Road Research Laboratory (UK), l'Institut National de la recherche sur les Transports et leur Sécurité (F), le Centre d'Etudes des Transports Urbains (F), l'Université Lyon II (F), le DRTPC de l'Université du Caire (Egypte), l'Ecole Polytechnique de Lausanne (Suisse), REDES (Amérique latine) et le CRET (F).