

ROYAUME DU MAROC

**P REPARATION DE LA STRATEGIE
NATIONALE DES TRANSPORTS URBAINS**

Novembre 2006



SOMMAIRE

- ❑ **Objectifs de la Mission**
- ❑ **Approche méthodologique**
- ❑ **Bref Rappel du Diagnostic**
- ❑ **Un Regard vers l'Avenir**
- ❑ **Composantes d'une stratégie des transports urbains**
- ❑ **Recommandations/Orientations**
- ❑ **Prochaines étapes**



Objectifs de la mission

→ *Appuyer* les Autorités Marocaines dans la définition d'une **stratégie nationale de transports urbains**



Approche Méthodologique

- **Diagnostic sur 5 thèmes** – Institutions, Gestion de la circulation, Financement, Taxis et PPPs (Modes de gestion des Transports Publics) *Oct. 06*
- **Consultation/Ateliers** – Affinement du Diagnostic, Reconnaissance des problèmes urgents, Orientations stratégiques pour le secteur *Nov. 06*
- **Projet de Rapport Final** *Janv. 07*
 - Proposition d'une **Stratégie**
 - **Plan d'actions** à court, moyen et long terme
 - **Quelques outils**
- **Séminaire National** – Présentation du Rapport Final et Débat



Bref Rappel du Diagnostic



Organisation institutionnelle

- Les communes sont responsables des déplacements urbains, mais sur le terrain les **superpositions de compétences sont fortes**
- **Pas d'autorité d'agglomération** pour l'organisation et la gestion des transports publics
- Les **périmètres urbains** ne sont **pas toujours définis**
- **Planification** des déplacements urbains tout à fait à ses débuts (Casablanca et Rabat)
- Un **manque de compétences techniques** à tous les niveaux
- Le **nombre de personnes** affectées aux déplacements urbains dans les services est **insuffisant**
- **Peu d'échanges d'expériences**, pas de capitalisation des études, des bases de données, donc pas de diffusion des savoirs



Transports Publics

L'offre des transports publics urbains est insuffisante (en absolue et par comparaison à des villes de Pays émergents):

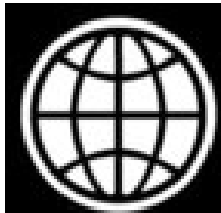
- L'offre en Transport public (surtout en bus) est relativement faible par rapport à la demande
- La couverture du réseau est insuffisante
- A Casablanca et Fès, la satisfaction des usagers est basse

	Casa- blanca	Rabat	Fès	Tanger	Le Caire	Tunis	Téhéran	Amérique Latine
Nb de bus pour un million d' habitants	433	361	239	107	193	508	744	1000+



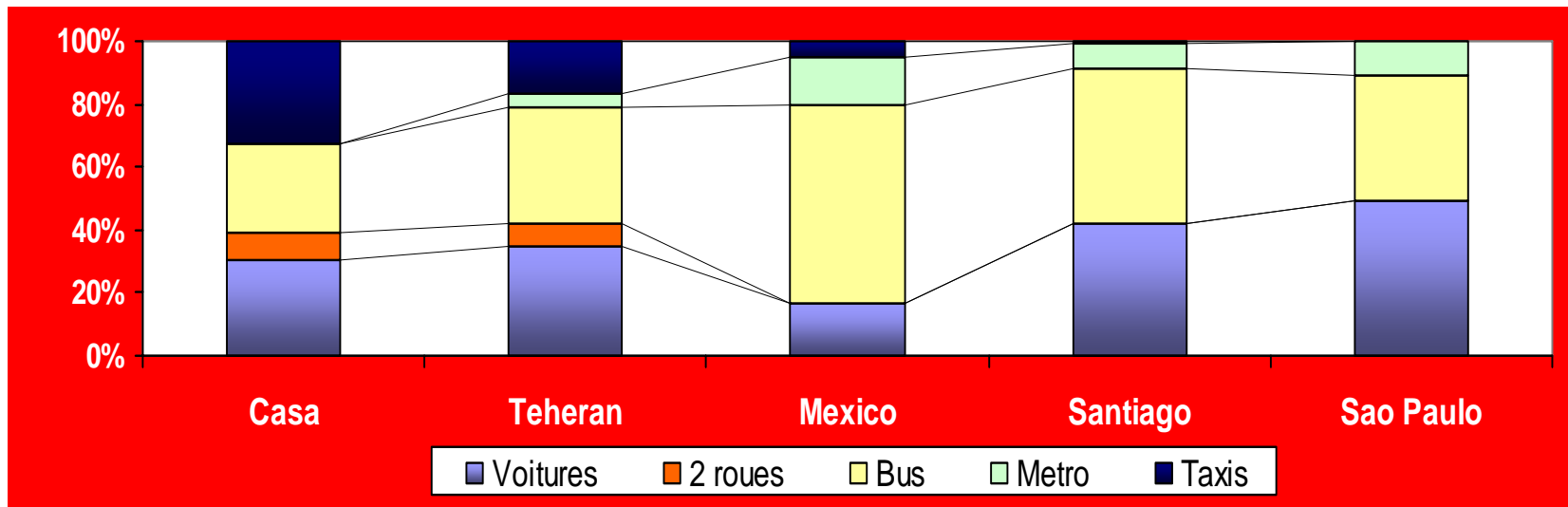
Les Partenariats Publics Privés dans les Transports Publics

- 2 modèles de PPP aujourd'hui, aux « **Risques et Périls** »
 - Des concessions, une délégation de service à Casablanca
 - Des obligations de service public non compensées
- Une **concurrence inefficace sur le marché** alors que des complémentarités seraient possibles
 - Bus / Grands Taxis / Petits Taxis
 - Délégués / Concessionnaires
 - Atomisation de l'Offre, Difficultés financières
- Une **commande publique peu lisible**
- Un **tournant pour les villes marocaines**
 - Enjeux pour les opérateurs
 - Passage du stade artisanal au stade industriel
 - Nouveaux appels d'offres internationaux
 - Les collectivités locales manquent des compétences nécessaires pour gérer le marché de Transport Urbain et les contrats PPP



Les grands taxis ont pris une part importante du marché en raison du déficit en offre des transports publics

- La part des **déplacements par taxis** est très élevée



- **Faible efficacité économique** des grands taxis
 - Surconsommation de carburant (coût annuel en devises de 17 millions US\$ pour Casablanca seul)
 - Médiocre utilisation de l'espace (6 fois plus qu'un bus), pollution
- **Contradiction** entre la politique tarifaire pour les bus et la concurrence par les grands taxis
- Les **conditions de sécurité** offertes par les grands taxis ne sont pas bonnes et les contrôles routiers peu efficaces



Des problèmes de circulation, le bon moment pour agir

■ Des points positifs

- Des commissions de circulation permettent de coordonner les approches des diverses entités
- En plusieurs endroits, une voirie bien dimensionnée offre des potentiels d'amélioration de l'exploitation

■ Des points négatifs

- L'absence de hiérarchie des réseaux, « des voiries à tout faire »
- Des problèmes en heure de pointe mais qui restent ponctuels (sauf Casablanca)
- Une gestion obsolète de la régulation des feux
- Des aménagements problématiques : les ronds points
- Beaucoup d'accidents de la circulation (38.700 en 2005)
- Le stationnement est essentiellement perçu, aujourd'hui, comme une ressource financière et non comme un élément clé de gestion de la circulation



Financement

■ Financement du Fonctionnement des TP:

- ❑ Très **peu de financement** des pouvoirs publics (les TP sont quasi entièrement financés par les usagers)
- ❑ La **situation financière** d'importants opérateurs de transports publics est **mauvaise**
- ❑ Les **niveaux de tarifs** des transports publics sont **acceptés par la population** mais sont un peu élevés pour les bas revenus (transports publics prendraient 15/20% des revenus des plus pauvres)

■ Financement de l'Investissement:

- ❑ Les financements sont concentrés sur **les programmes de remise à niveau urbain et de grandes pénétrantes**
- ❑ **Priorité est donnée à l'amélioration de la voirie** → Les programmes n'incluent pas d'investissements dans les transports publics
- ❑ **La capacité des communes est très limitée pour des projets structurants, ex PDU Casablanca:**

→ **Un gap de financement de 80 à 85 % pour le scénario minimal**



Une Projection dans le futur



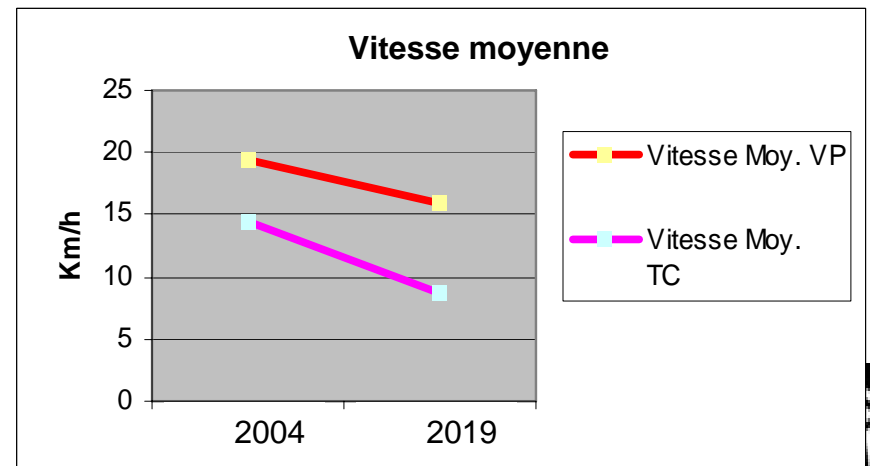
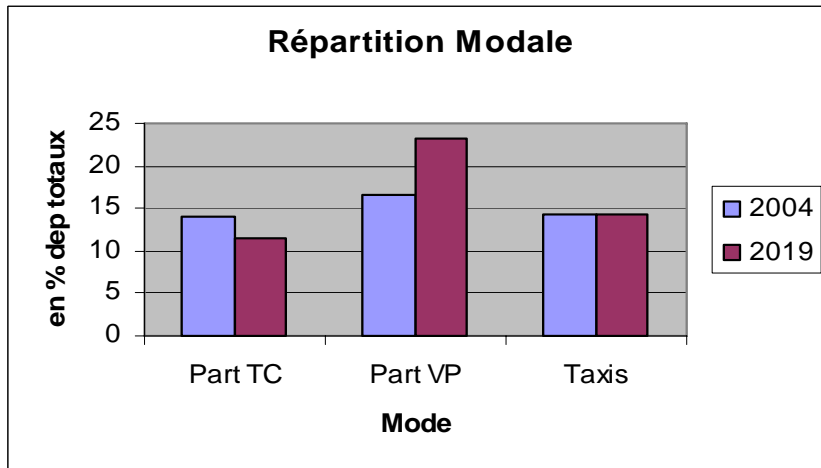
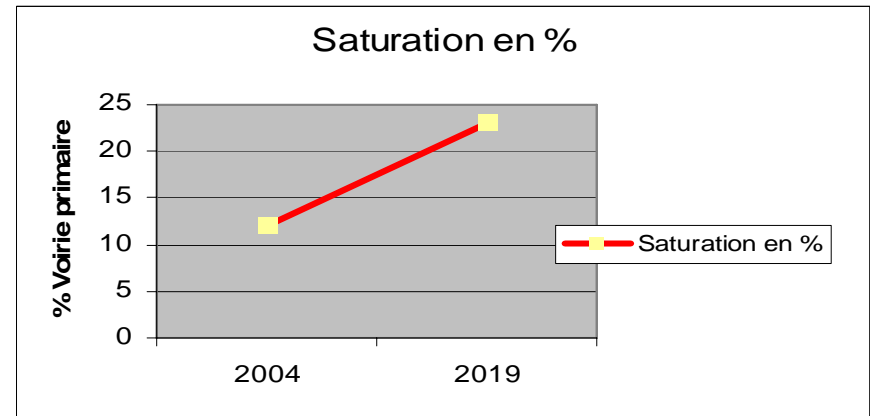
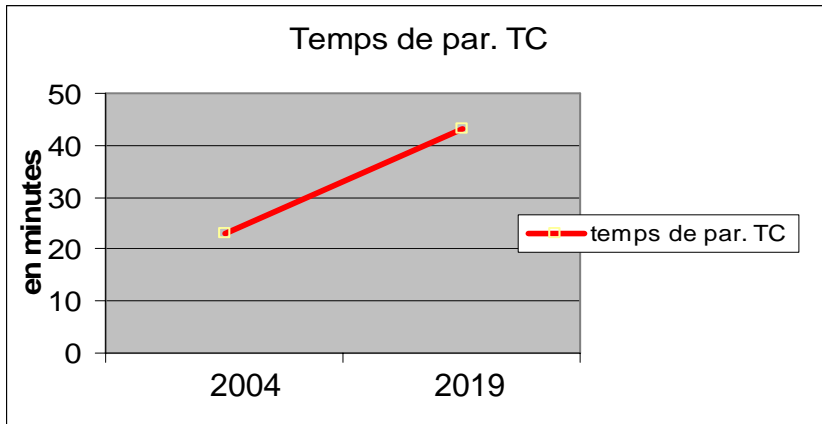
La demande de déplacements urbains croît fortement

- La **population urbaine est en forte augmentation: +2%**
- La **mobilité individuelle aussi** (effet revenu, mode de vie): ex:
 - 1,6 déplacements/jour/personne en 1975 à Casablanca
 - 2,9 en 2004 (augmentation des revenus et des non mobiles: femmes)
- **Forte Croissance de la motorisation** (Casa: 90.000 VP en 1976 à 335.000 en 2004; 120 vp/1000 hab) et qui continuera avec le revenu
- La ville s'étend, donc **la longueur des déplacements augmente...**

Les DU vont augmenter rapidement surtout ceux en voiture particulière: ex Casa, les DU en VP vont plus que doublés (110%) dans les 15 prochaines années!



Implication si la politique actuelle des TU est maintenue – Cas de Casablanca



→ Une nouvelle politique des déplacements urbains est indispensable!

Quelle ville veut-on ? Quelle accessibilité ?
Pour qui ? Quelle qualité de vie ? Quel
partage modal (rôle des TC) ? A quel coût?
Quel financement?



Ex: Comparaison des Coûts par Mode

Coûts Relatifs des Modes de Transport

	Coût Direct	Base	Coût social	Base	Coût généralisé	Base
Véhicule Particulier	2,14	100	0,60	100	2,74	100
Autobus	0,20	9,3	0,02	3,3	0,22	8,0
Grands Taxis	0,35	16,3	0,08	13,3	0,43	15,7
Petits Taxis	0,63	29,4	0,09	15,0	0,72	25,5
Deux Roues	0,21	9,8	0,10	1,7	0,31	11,0

(en milliers DH pour 100 déplacements)

Source: PDU de Casablanca



Composantes d'une Stratégie des TU



Institutions de Transport Compétentes et Efficaces

- Planification/Politiques de Déplacements et de Transports Publics
- Programmation/Hiérarchisation des Investissements
- Contractualisation (PPP)
- Suivi et gestion

Financement Durable

- Investissements/Exploitation
- Politique Tarifaire des Services de TU
- Péréquation/Compensations
- Subventions
- Autres Sources de Financement

Objectifs : un Système de TU efficace, Qualité raisonnable, Respect environnemental, Offre répondant aux besoins de toutes les couches sociales (surtout les faibles revenus), financièrement viable

→ **Place/Rôle des Transports en Commun?**

Transport Public Efficace

- Réseau structuré (Concurrence organisée, complémentarité de modes)
- Équilibre Offre Demande
- Facilités de circulation: sites propres/Couloirs réservés
- Opérateurs efficaces
- Équilibre financier

Gestion Efficace de la circulation et de la Voirie Urbaine

- Plans de Circulation
- Exploitation/Gestion des carrefours et des équipements de régulation
- Politiques de Stationnement
- Respect du Code de la Route (Rôle de la Police)



Propositions de quelques orientations stratégiques

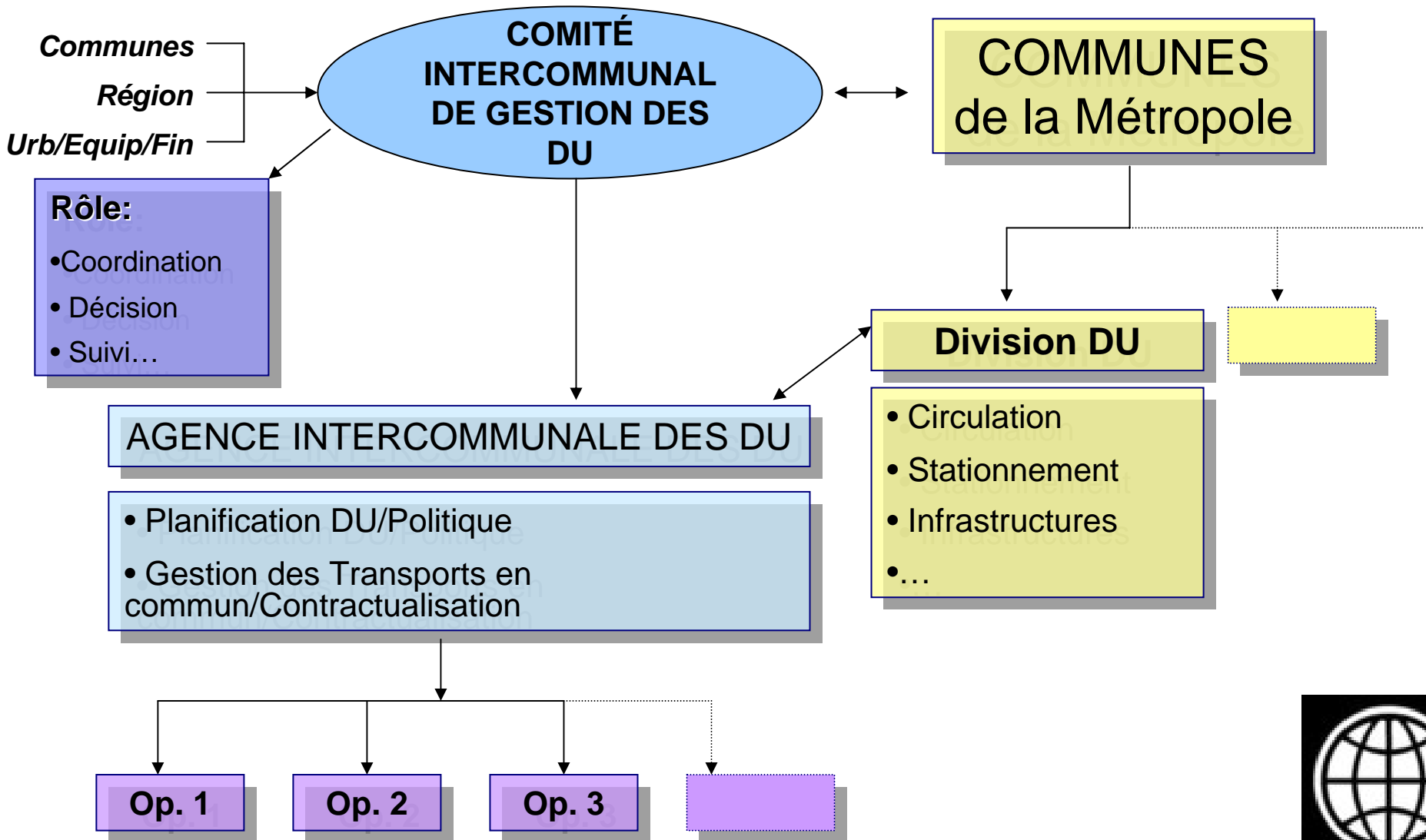


Organisation Institutionnelle

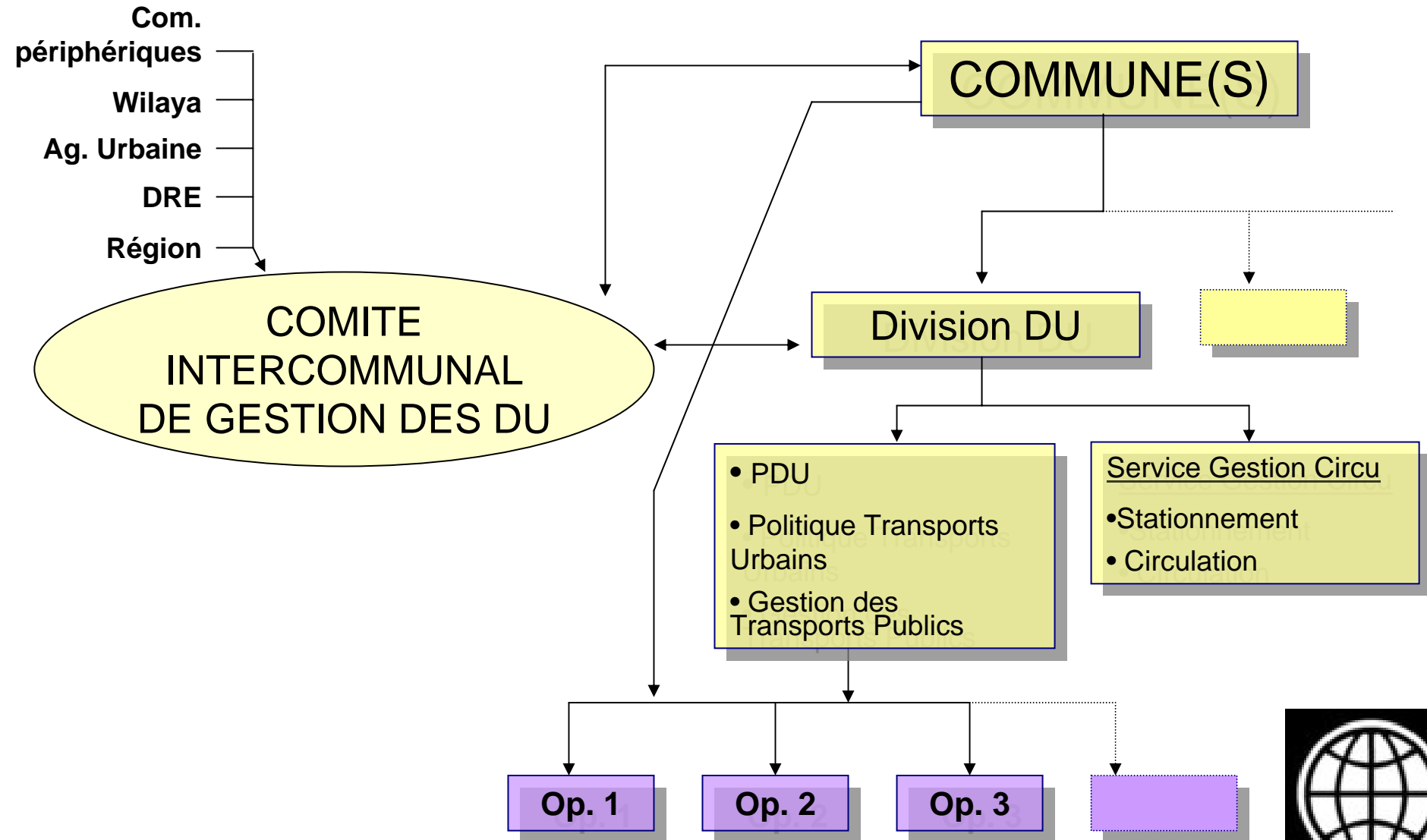
- Une **organisation à la dimension** des deux Métropoles
 - Agglomération de Casablanca
 - Agglomération de Rabat / Salé / Témara
- Une **organisation différente** pour les autres grandes villes
 - Tanger
 - Fès
 - Marrakech
 - Agadir
 - ...



Organisation au niveau des Métropoles



Organisation au niveau des Gdes Villes



Comité de Gestion des DU

■ **Composition:**

- Présidents des Communes de l'Agglomération
- Région (Wali)
- Directeurs des principales administrations régionales (Equipement, Urbanisme, Environnement, Finances)

■ **Responsabilité: Organe de décision** (Conseil d'Administration des ADU) sur la politique, les investissements et la gestion des DU

- **Décision Politique** et Investissements dans les DU
- **Coordination/Arbitrage**
- **Suivi** de la Mise en œuvre des PDU/Plans de Circulation...



Rôle des « Agences de Gestion des Déplacements Urbains »

- **Planification** : **Élaboration et actualisation des Plans de Déplacements Urbain PDU** en cohérence avec les SDAU
- **Suivi et Coordination** de la mise en œuvre des PDU
- **Elaboration des études spécifiques**: politique de tarification, financements des DU, évaluations économiques de projets, etc.
- **Gestion des transports publics urbains**
 - définition de la commande publique : définition de la structure et de l'offre des réseaux de transport publics, contractualisation, gestion des contrats, suivi de la bonne réalisation du service...
- **Système d'information sur les DU**: gestion de bases de données sur les DU (offre, demande, performances), post-évaluation des projets/politiques, diffusion des informations



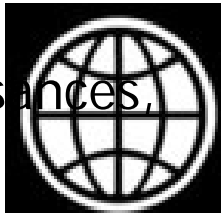
Rôle des services de « gestion de la circulation »

- Élaboration et mise en œuvre des **plans de circulation**
- Élaboration et mise en œuvre d'une **politique de stationnement**
- Coordination avec les structures de gestion des déplacements urbains
- **Exploitation et gestion** des équipements de signalisation, de la régulation des feux, des aménagements de sécurité routière



Organisation au niveau de l'Administration Centrale

- **Structure d'appui** aux villes au sein de la **DGCL** avec des unités: Planification/Gestion des DU et Gestion de la circulation, données et formation
- **Rôle:**
 - Développer/actualiser la **stratégie nationale sur les transports urbains** (cadre de planification des DU pour les villes)
 - **Appui technique** auprès des collectivités locales
 - aider les villes à s'organiser, gérer les TP
 - soutenir l'élaboration de documents de planification, circulation, etc.
 - **Politique de financements** des transports urbains, Politique tarifaire, contribution, autres sources
 - **Organiser, impulser** la formation permanente des acteurs aux DU
 - Administrations centrale et locales, bureaux d'études, élus ...
 - **Centraliser** et analyser les données DU, diffuser les connaissances, rédiger des guides méthodologiques



Développement des ressources humaines en transports urbains

- Lancer un **programme de formation de grande ampleur** des personnels de l'État et des collectivités
- **Renforcer** les services chargés des DU
- **Revaloriser** les métiers des déplacements urbains
 - Rendre plus attractifs les postes dans les communes
 - Créer des passerelles État, CL, établissements publics pour faciliter les carrières
- **Développer** les formations universitaires et les partenariats avec les universités
- Faire **partager les connaissances**
 - Des rencontres techniques nationales, régionales
 - Des lieux d'échanges techniciens, élus, professionnels



Développer les Transports Publics

■ **Priorité aux TP** dans les plans de déplacements urbains

- Conception du réseau – les lignes / les fréquences
- Organisation spatiale et temporelle
- Hiérarchisation du réseau et Coordination inter modes
- Définition des modes en fonction de la demande
- Priorités de circulation aux transports publics
- Politique tarifaire et financement
- Mode de gestion et nombre d'opérateurs
- Programmation/Mise en œuvre/suivi et évaluation



Exploitation des réseaux de TP: Faire des PPP un outil plus performant

- **Organiser la concurrence** « pour le marché » et non pas « dans le marché »
- **Adapter les** formes de contrats PPP à la situation
 - Contrats à « prix forfaitaire », « risques et périls », « minimum de subventions », etc.
 - Plusieurs opérateurs (mais en nombre réduit) ou délégataire unique
- **Compléter le cadre législatif et réglementaire** (textes d'application, procédures d'appels d'offres, contrats)
- Assurer **l'équilibre financier**
 - Choisir un couple coût-qualité de service optimal
 - Fournir des conditions prévisibles aux investisseurs (dès l'appel d'offres)
- **Informier/sensibiliser** tous les acteurs
- **Disposer d'une compétence réelle** dans les AIGDU pour gérer les contrats de PPP



Gestion des Taxis

- **Taxis urbains:** étendre le service au périmètre de l'agglomération, contrôle de la réglementation, incitation: offre organisée
- **Grands Taxis:**
 - Gestion plus rigoureuse de l'offre: attrition, périmètre d'exercice: tendre une spécialisation géographique : centre-périphérie lointaine non desservie par TC
 - Contrôle du respect de la réglementation et de la tarification
 - Coordination de l'offre additionnelle avec les nouvelles structures de gestion des transports urbains
- **Moderniser** le cadre législatif et réglementaire des grands taxis



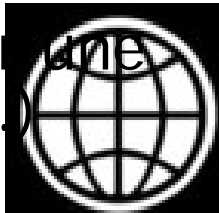
Gestion de la Circulation

- **Service Gestion Circulation** pour les villes de plus de 200-250.000 habitants (Moyens humains, qualifications, budgets d'équipement...)
- **Plans de Circulation** (Gestion de l'offre et de la demande)
 - Utilisation de l'**espace urbain** (TC, VP, Piétons...)
 - **Maximisation** de l'utilisation de la capacité de la voirie
 - **Gestion des carrefours** (géométrie, sécurité, temps, équipements)
 - **Stationnement**
- **Gestion du Stationnement**
 - Offre sur/hors voirie
 - Politique tarifaire
 - Gestion des contrats



Financement du Secteur

- **Politique de Financement Durable**: Usagers, CL, Etat, opérateurs → **Nécessité d'une réflexion/Étude spécifique sur financement de l'Exploitation et des investissements**
- **Sources Envisageables**
 - Abonder le nouveau **Fonds des Transports** (x% de la TIC)
 - **Apport de l'Etat** (Contrat-programme: Ville/Etat) pour les **investissements** (voirie primaire, site propre TC, infrastructures de transport de masse, éléments de plan de circulation...)
 - **Augmentation du rendement** de la fiscalité locale
 - **Taxe affectée aux Transports Urbains** (assise sur une assiette existante: carburant, vignette, taxe urbaine...)



Discussion et avis du Comité du Pilotage

Politique de transport et priorité aux transports collectifs ?

Renforcement institutionnel proposé (structures, compétences, et outils)?

Financement du secteur et nécessité de nouvelles ressources?

Développement des TC, et politique de PPP?

Politique de gestion de l'offre des taxis?

Prochaines Étapes: feuille de route?



MERCI

