



Nouvelle politique du Maroc pour le développement du transport urbain

Par M. Abdellatif CHADALI
Directeur de la Planification et de l'Équipement

Montpellier 11 décembre 2008



Direction Générale
des Collectivités Locales



Direction de la Planification
et de l'Équipement

I - Attributions des Collectivités Locales en matière de transports publics au Maroc

II- Problématique des Déplacements Urbains au Maroc

III – Nouvelle Stratégie de Déplacements Urbains au Maroc

IV- Grands projets structurants de transports publics au Maroc



Création et gestion du service de Transport Public Urbain

- ❖ **Décret de 29 septembre 1964**, autorisation des CLs à gérer le service de transport public urbain, jusqu'alors concédé dans les grandes villes, et à créer des régies autonomes pour sa gestion → Dès la promulgation de ce décret, Création de 08 régies autonomes
- ❖ **Loi 78-00 du 3 octobre 2002 portant charte communale** a donné aux assemblées locales le droit de créer des services publics locaux, notamment le transport public urbain et de décider des modes de leur gestion
- ❖ Dès les années 80, incapacité des opérateurs publics à satisfaire la demande croissance → **Appel au secteur privé** pour renforcer les réseaux de transport par autobus dans certaines villes marocaines et disparition de certaines Régies de Transport
- ❖ **Loi n° 79-00 du 3 octobre 2002** relative à l'organisation des collectivités préfectorales et provinciales et de leurs assemblées offre des opportunités aux assemblées préfectorales en matière de gestion déléguée des services publics
- ❖ **Nouvelle loi n° 54-05**, relative à la gestion déléguée consacre le principe qui englobe toutes les formes d'une gestion externalisée d'un service public ou la réalisation d'un ouvrage public



Contexte urbain en perpétuelle mutation

- Urbanisation en hausse : 55% actuellement (70% en 2025)
- Motorisation faible mais croissante: 60 véhicules/ 1000 hab en 2004
- Etalement urbain (plus de déplacements en nombre et en longueur): à Casablanca, la longueur moyenne de déplacement croit de 3%/an
- Mobilité faible mais croissante: à Casablanca, 3 Dépl/personne/jour

Insuffisance du cadre institutionnel et absence de planification

- Absence de Loi réglementant le secteur des DU
- Problématique de DU dépassant le territoire d'une seule commune
- Manque de Plans de Déplacements Urbains

Déficit d'organisation et de gestion des TP

- Absence de coordination et de concertation entre les divers acteurs se trouvant dans un même périmètre urbain
- Absence d'autorités de régulation

Mauvaise exploitation du réseau de voirie et absence de politique de stationnement

- Absence de Plans de circulation
- Absence de politique de stationnement

Faiblesse de mécanismes de financement

- Ressources propres des Collectivités Locales très limitées
- Faible implication de l'Etat
- Absence de compensation tarifaire
- Sous financement du secteur au niveau de l'investissement et du fonctionnement



Situation financière critique des opérateurs et déficit en transport public

- Manque à gagner pour les opérateurs : 23,3 M€ - 2005/2006
- Dissolution de 06 Régies
- Déficit en Transports Publics:
Au Maroc, moins de 50% des centres urbains sont desservis en réseaux d'autobus.
 - A Casablanca
- 1/3 des déplacements (hors marche à pied) sont assurés par les BUS, soit 1 bus/ 4000 hab contre 1 bus /2000 hab pour un pays en voie de développement
- 2/3 des déplacements (hors marche à pied) sont assurés par Voiture Particulière → générant plus de congestion et de pollution
- 54% de la totalité des déplacements c'est de la marche à pied

Problèmes d'efficacité énergétique

- Parc-auto: 1,7 à 1,8 millions de véhicules dont 85 % de VP
- Vétusté du parc: 35 480 grands taxis (estimation-2004) sont majoritairement âgés de plus de 20 ans
- Déficience des contrôles techniques (un véhicule mal contrôlé consomme 5 à 10% de trop)
- 2,5 millions de tonnes de carburant consommés en 2007

Congestion , dégradation de l'environnement et faible attractivité des villes

- Difficultés de circulation et de congestion de la voirie entraînant des pertes de temps et des coûts de congestion considérables
- Pollution atmosphérique, sonore et visuelle : les déplacements afférents aux diverses activités (comptés en véhicule-Km) génèrent énormément de pollution
- Insécurité Routière: la majorité des accidents se font en milieu urbain



- Faible attractivité des villes



Schéma de la Stratégie Nationale (Priorité aux Transports en Commun)

Institutions de Transport
Compétentes et Efficace

Financement Durable

Objectif : Etablir un système de déplacements urbains efficace, de qualité, au moindre coût, respectueux de l'environnement et garantissant une viabilité financière durable (Priorité au Transport en Commun)

Transport Public Efficace

Gestion Efficace de la
Circulation et de la Voirie
Urbaine



Démarche participative

- Étude sur l'élaboration d'une stratégie nationale sur les DU, avec l'appui de la BM
- Organisation d'ateliers nationaux sur les DU
- Rencontre nationale des CLs, sur le développement des villes avec focus sur la problématique des transports urbains
- Organisation, depuis 2007 de journées thématiques sur les PDU, le financement public, l'institutionnel et les SEM
- Organisation au Maroc du Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée les 22 et 23 janvier 2008, sous le thème: «*Qualité de vie et compétitivité des villes : un défi pour les pouvoirs publics* »



Mise en œuvre

Renforcement des capacités en matière des Déplacements Urbains

- ✓ Renforcement des structures en charge des DU au sein du Ministère de l'Intérieur
- ✓ Renforcement des capacités de maîtrise d'ouvrage des Collectivités locales (Projet PAD – Maroc), Plan de formation (formation d'un premier noyau d'experts en DU en 2008)

Renforcement du cadre institutionnel, juridique et réglementaire

- ✓ Création d'une AOT à Casablanca en octobre 2008
- ✓ Projet de Loi d'orientation sur les DU au stade de finalisation

Soutien financier

- ✓ Fonds de soutien au transport public de 400 MDH (environ 37 M€) depuis 2007
- ✓ Appui financier aux études PDU : 100 MDH (environ 9 M€)
- ✓ Financement des projets TCSP: Le coût d'investissement de la 1^{ère} ligne de Tramway à Casablanca s'élève à **6400 MDH (581,8 M€)** dont 4000 MDH (363,6 M€) de fonds propres de la société Casa-Transport : **L'Etat participe à hauteur de 2700 MDH (245,5 M€) dont 1 500 MDH (136,4 M€) la contribution du Ministère de l'Intérieur.**



1- Ville de Rabat

▪ BUS

Projet de la gestion déléguée du réseau Bus de l'agglomération de Rabat-Salé-Témara: en cours de négociation

▪ **Transport de masse:** Projet du Tramway de l'agglomération de Rabat-Salé:

- Un réseau sur 19,5 Km (02 lignes)
- Coût: 3 900 MDH (soit 354,5 M€)
- Démarrage des travaux: 2007;
- Mise en service: Fin 2010
- Création d'une société d'investissement pour la mise en œuvre de ce projet



2- Ville de Casablanca

1-Pour le réseau Bus: En 2004, la ville de Casablanca a délégué la gestion du réseau à un groupement de sociétés marocaines et d'une filiale de la RATP (Mdina'Bus)

2-Transport de masse: Projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) de 160 Km à l'horizon 2030

❖ 1ère ligne de Tramway de 28 Km (Création de Casa-Transport en octobre 2008)

- Fréquentation: 200 000 voyageurs /jour
- Coût d'investissement estimé: 6 400 MDH (581,8 M€)
- Lancement des travaux en 2009 et mise en service en 2013
- ❖ La ligne du RER: 63 Km pour 10 000 MDH, soit 909 M€ et dont la mise en service est prévue en 2013.





Merci pour votre attention

ENERGAIA 2008



Direction Générale des
Collectivités Locales -Maroc