

**ROYAUME DU MAROC**

**PREPARATION DE LA STRATEGIE  
NATIONALE DES TRANSPORTS URBAINS**

Novembre 2006



# SOMMAIRE

---

- ❑ **CONTEXTE ET CALENDRIER DE L'APPUI DE LA BANQUE MONDIALE**
- ❑ **CONSTATS PRINCIPAUX**
- ❑ **QUESTIONS POUR LES ATELIERS**



# CONTEXTE ET CALENDRIER

---

- **Fin 2005/début 2006** - discussions DGCL Banque mondiale: accord sur l'étude et son contenu
- **Mars 2006** - pré-diagnostic: accord sur la méthodologie, les 5 thèmes principaux, et le calendrier
- **Juin 2006** - diagnostic: recueil des données et discussions des problèmes
- **Octobre 2006** - rapports préliminaires sur les 5 thèmes
- **Novembre 2006** - ateliers d'échanges sur le diagnostic et les options stratégiques pour le secteur
- **Janvier 2007** - projet de rapport final
- **Février 2007** - présentation du rapport final et débat



# CONSTATS PRINCIPAUX



# CONSTATS PRINCIPAUX (0/4)

- **La politique actuelle des TU a certains points forts:**
  - Infrastructure de voirie urbaine relativement bien développée dans les grandes villes
  - Une attention/conscience politique soutenue (centre/local), réformiste, recherche d'équité sociale
  - Un système ouvert cherchant à optimiser les ressources: participation soutenue du secteur privé (efficacité et financement)
  - Peu coûteux aux finances publics (pour le moment)

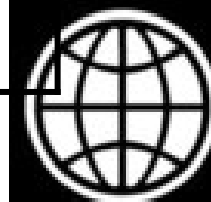


# CONSTATS PRINCIPAUX (1/4)

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

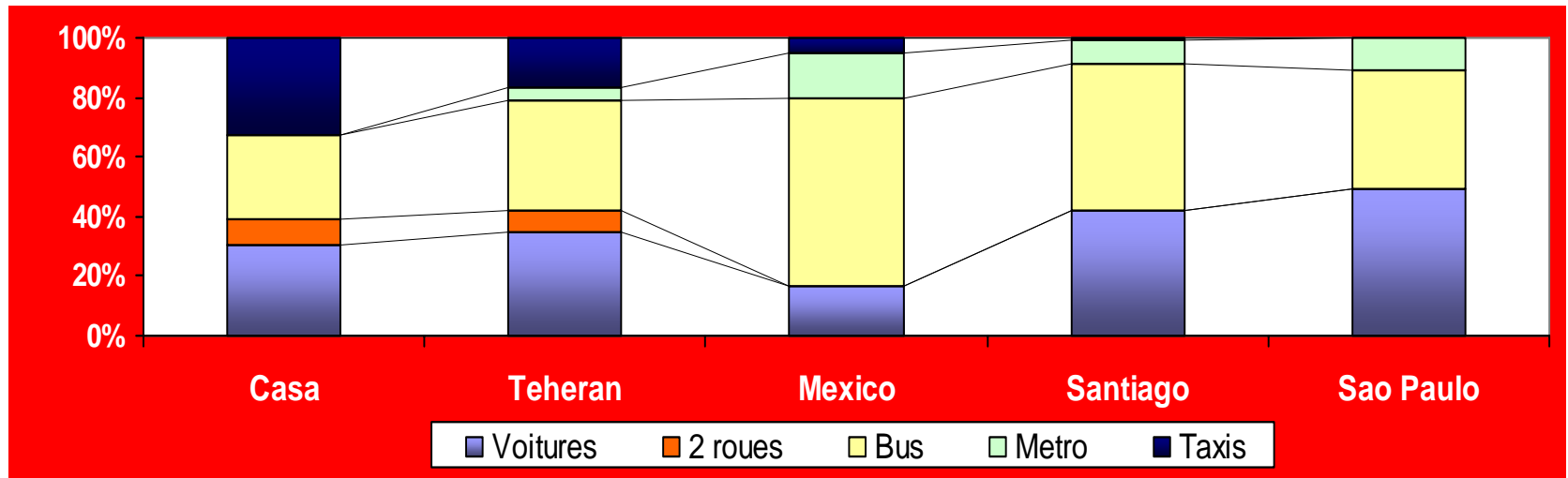
- L'offre en Transport public (surtout en bus) est relativement faible par rapport à la demande
- A Casablanca et Fès, la satisfaction des usagers est basse
- La situation financière de certains opérateurs importants (Casablanca, Fès, Tanger) est déficitaire

	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+



# CONSTATS PRINCIPAUX (2/4)

- La part des **déplacements effectués par bus** est faible (20 à 25%)
- Par contre, la part des **déplacements par taxis** est très élevée



# CONSTATS PRINCIPAUX (3/4)

---

- Les pratiques de gestion du trafic et du stationnement sont en deçà de ce que l'on devrait trouver dans des villes de l'importance de Casa, Rabat, Tanger, etc.
  - Peu de villes disposent de plans de circulation/stationnement
  - Gestion obsolète du trafic (réseau, feux lumineux, stationnement)
  - Congestion grandissante à Casablanca: le ratio volume/capacité:
    - Circulation difficile dans 40% des points de comptage ( $V/C > 0,6$ )
    - Congestion dans 26% des cas ( $V/C > 0,9$ ) (Etudes PDU)





# CONSTATS PRINCIPAUX (4/4)

---

- **Les institutions et les outils pour la maîtrise des déplacements ne sont pas encore en place**  
(schémas directeurs des transports urbains – structures de planification – structures d'organisation/gestion des transports publics – unités de gestion du trafic - données et analyses de base)
- **Peu d'expertise** dans le domaine de la planification des TU et/ou dans la gestion de la circulation urbaine
- **Mécanismes de capitalisation et de diffusion des connaissances sont à développer**
- **Mécanismes de financement du secteur restent à définir**



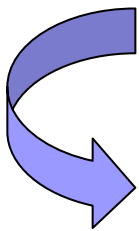
# QUESTIONS PRINCIPALES POUR LES ATELIERS



# Quelle politique des TU dans les grandes villes Marocaines?

## ■ Quels objectifs ?

- Mobilité des personnes et équité sociale ?
- Sécurité et protection de l'environnement ?
- Efficacité économique et/ou financière des TU?



**Comment décider:** Coûts Relatifs des modes; Expériences Internationales, Aspects Environnement/Energie, etc.?

- Rôle et part des Transports Publics ?
- Utilisation de l'espace Urbain et des Finances publiques (processus de décision) ?
- Institutions et compétences ?
- Mécanismes de Financement durable ?
- Modes de gestion et rôle du secteur privé ?



# I- DOMAINE INSTITUTIONNEL

## (1/2)

---

- **Nécessité de planification des TU dans les grandes villes ?**
  - Quelle priorité donner à la production de schémas directeurs/PDU et à la création d'unités de planification des transports urbains?
  - Quelle place pour les unités de planification dans la structure institutionnelle du Maroc?
  - Quelles solutions transitoires seraient-elles possibles?
  
- **Organisation et gestion des transports publics**
  - Quelle type de structure et quelle place dans l'organisation institutionnelle actuelle du Maroc?
  - Faut-il rassembler ou séparer les fonctions planification et gestion organisation des TP?
  - Faut-il leur donner responsabilité pour tous les transports publics?



# I- DOMAINE INSTITUTIONNEL

## (2/2)

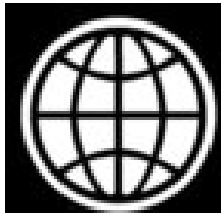
---

### ■ Développement des compétences

- Quelles sont les actions principales et les priorités? Qu'est-il réaliste de faire dans les 5 prochaines années?
- Qui doit prendre l'initiative?

### ■ Rôle du Ministère de l'intérieur

- Comment doit il s'organiser pour élaborer, suivre, évaluer la stratégie nationale?
- Doit-il, peut-il, apporter un appui technique et financier pour la mise en œuvre de la stratégie au niveau des agglomérations?
- Quel système mettre en place pour la mise à niveau du personnel et la diffusion des savoirs?



## II- PARTENARIATS PUBLIC-PRIVE ET L'AMELIORATION DES TRANSPORTS PUBLICS (1/2)

---

- **Quel objectif/rôle pour les TP dans les Villes marocaines ?**
- **Quelles autres formes de partenariat sont-elles envisageables? Quelles sont leurs avantages et inconvénients?**
  - Contrats à prix forfaitaires ou aux risques et périls?
  - Délégataire unique ou plusieurs concessionnaires?
- **Quel partenaire public** (Ville, autorité d'organisation et de gestion des transports publics) et avec quelle capacité?
- **Quelles améliorations** sont nécessaires au cadre législatif et réglementaire? Et aux contrats?



## II- PARTENARIATS PUBLIC-PRIVE ET L'AMELIORATION DES TRANSPORTS PUBLICS (2/2)

---

- **Comment assurer l'équilibre financier des transports publics?**
  - Quels sont les moyens d'action des pouvoirs publics?
  - Quelle politique tarifaire faut-il envisager (compromis entre la mobilité des couches de faible revenu et subvention de ceux qui n'ont n'en pas besoin)?
  - Est-il envisageable de considérer des subventions ('Etat, CL) pour compensation pour obligation de service public)?



# III- GESTION DE LA CIRCULATION, DU STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE URBAINE

---

- Quelles sont les **mesures institutionnelles prioritaires**?
- Comment **améliorer les pratiques et le professionnalisme** dans le domaine de la circulation?
- Comment procéder mettre en œuvre des **mesures urgentes d'amélioration de l'utilisation de l'infrastructure existante** (aménagement de la voirie et de la signalisation, mettre en place une gestion de la demande et une politique du stationnement)?
- Quelles **mesures d'ordre réglementaire** sont-elles nécessaires?





# IV- FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

---

- Comment assurer l'équilibre financier du secteur en face de **besoins financiers futurs** très élevés ?
  - Financement de l' exploitation pour assurer la pérennité financière des transports publics (politique tarifaire et besoin ou non de subvention) ?
  - Financement des investissements futurs des TU ?
- Mécanismes et partage des efforts:
  - **Contribution de l'État central (combien et conditions)?**
  - **Contribution des collectivités Locales (possibilités) ?**
  - **Contribution des Usagers (politique tarifaire) ?**
  - **Autres sources à mobiliser ?**



# V- AMELIORATION DU SECTEUR DES TAXIS

---

- Comment gérer/réguler la **concurrence entre bus et taxis?** (segmentation/niches)
  - Instruments de politique: tarification et offre?
- **L'autorité de régulation des taxis** doit-elle être l'autorité d'organisation et de gestion des transports publics?
- Comment améliorer **la sécurité des transports par taxi?**
- Quels changements apporter au **cadre législatif?**



**MERCI**

