

# SITUATION DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS AU MAROC PROBLEMATIQUE ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

Présenté par M. Abdellatif CHADALI

Directeur de la Planification et de l'Équipement

Direction Générale  
des Collectivités Locales



Direction de la Planification  
et de l'Équipement

# SOMMAIRE

## **1- Situation des transports publics urbains**

**1.1- Cadre Juridique**

**1.2- Historique de gestion du Transport Public Urbain**

**1.3- Problématique du Transport Public Urbain**

## **2- Perspectives de développement**

**2.1- Mesures engagées**

**2.2- Défis pour les collectivités locales**

# **1- Situation des transports publics urbains**

# **1- 1- Cadre juridique: Attributions dévolues aux Conseils communal et Préfectoral ou provincial**

Les compétences des collectivités locales à créer des services publics, à les organiser et à les gérer, soit par voie de régie directe ou de régie autonome, soit par concession ont été consacrées dès la première charte communale de **1960**.

## **Loi n° 78-00 de 2002 portant charte communale**

### **Article 39**

Le conseil communal décide de la création et de la gestion des services publics communaux notamment dans les secteurs:

- du transport public urbain;
- de la circulation, roulage et signalisation des voies publiques.

Il décide des modes de gestion des services publics communaux par voie de régie directe, de régie autonome, de concession ou de toute autre forme de gestion déléguée.

## **Loi n° 79-00 de 2002 relative à l'organisation des collectivités préfectorales et provinciales**

### **Article 36**

Dans les limites du ressort territorial de la préfecture ou la province, le conseil préfectoral ou provincial décide de la création et des modes de gestion du service public de transport intercommunal.

# 1- 2- Historique de gestion du transport public urbain

## Gestion du Transport Public Urbains



## Monopole public:

- ❑ Création par les collectivités locales de 8 Régies Autonomes de Transport public Urbain dans les villes de Casablanca (en 1964), Rabat et Tanger (en 1965), Meknès et Marrakech (en 1968), Fès (en 1971), Agadir (en 1977) et Safi (en 1978), après promulgation du Décret du 29 Septembre 1964.
- ❑ Le transport par autobus est le seul mode de transport de masse créé et géré par les collectivités locales.
- ❑ Le périmètre d'intervention des régies et l'accompagnement des collectivités locales concernées en matière d'investissement permettait de disposer d'un service de qualité acceptable.
- ❑ La régie autonome de Casablanca a initiée même, en 1969, la première étude du STSP, réalisée par TRANSROUTE.

# 1- 3- Problématique du transport public urbain

## 1 – Crise du transport public urbain

- Le monopole public de transports collectifs qui assurait sa mission jusqu'à la fin des années 1970 a connu une crise due essentiellement à la croissance de la mobilité et des besoins en déplacements, générés par l'étalement urbain et le développement des activités génératrices de trafic.
- Les régies ont été sollicitées pour étendre leur service sur d'autres collectivités notamment périurbaines et rurales pour obligation de service social et scolaire;
- Absence de politique tarifaire et d'investissement;
- Apparition de déséquilibres financiers entraînant la dissolution de certaines régies (RATT en 1990, RATMA en 1998, RATC en 2004, RATM en 2005 et RATR en cours).

## 2 – Pour remédier à la situation

- Les pouvoirs publics ont procédé à l'élaboration d'études de STSP (Etudes SOFRETU en 1983, JICA en 1985, Bouygues en 1998) pour moderniser l'offre;
- Ouverture en 1985 du secteur à l'investissement privé à travers des concessions avec une différenciation en qualité (places assises) et l'exigence d'une redevance. (Casablanca, Rabat, Tanger et Marrakech,...).

# 1- 3- Problématique du transport public urbain (Suite)

## 3 – Limites de la concession de service

Cette formule de gestion a démontré ses limites. Les concessionnaires ont été affectés par :

- Le caractère social du service;
- La tarification administrée;
- Le caractère artisanal de gestion;
- Le manque de professionnalisme et du savoir-faire.

## 4 – Conséquences:

- Concessionnaires en souffrance;
- Prolifération des modes illicites comme réponse à l'insuffisance de l'offre;
- Dégradation de l'environnement et du cadre de vie.

## **2- Perspectives de développement**

## 2- 1- Mesures engagées pour un meilleur fonctionnement du secteur

Dans le souci d'accroître l'attractivité des villes et leur compétitivité économique pour un meilleur fonctionnement du service, les pouvoirs publics ont opté pour:

1 – L'ouverture du secteur à la gestion déléguée dans un cadre de partenariat public-privé;

2 – L'encouragement des investissements pour la modernisation du secteur:

- ❑ Tramway initié dans le cadre du projet d'aménagement de la vallée de Bouregreg;

- ❑ Etudes PDU et projet de réseau de STSP à Casablanca.

3 - L'équilibre financier du secteur (Création du fonds de soutien du transport urbain en 2007).

4 - L'élaboration d'une Stratégie Nationale sur les Déplacements Urbains.

# Stratégie Nationale sur les Déplacements Urbains

- ❑ Engagement d'un débat national sur les déplacements urbains (rencontres des collectivités locales, ateliers sur les déplacements urbains, journée de réflexion sur les PDU,...);
- ❑ Organisation du 1<sup>er</sup> Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée, prévu en Janvier 2008;
- ❑ Création d'une Division au niveau de la DGCL/DPE;
- ❑ Création d'une Direction du transport public urbain au niveau du Ministère de l'Équipement et du Transport;
- ❑ Renforcement des capacités des collectivités locales en matière de déplacements urbains (plan de formation en cours d'élaboration);
- ❑ Lancement prochain par la DGCL d'un package incitatif destiné aux grandes villes:
  - TdR pour la réalisation d'études PDU;
  - Contribution au financement des études PDU à hauteur de 50% et dans la limite de 10 MDH et ce, dans le cadre d'un budget de 100 MDH qui sera dédié en 2008 à cet effet.
- ❑ Renforcement du cadre juridique et institutionnel par l'élaboration d'un projet de loi sur les déplacements urbains;
- ❑ Développement d'un cadre conventionnel pour la création des AOD dans les grandes métropoles (Casablanca et Rabat).

## 2 – 2 - Défis pour les Collectivités locales

Pour une meilleure gestion du service public, les collectivités locales se trouvent ainsi confrontées à de grands chantiers:

- ❑ Planification du secteur: Visibilité technique et financière (PDU);
- ❑ Cadre institutionnel et organisationnel: Cohérence et synergie des actions, mutualisation et optimisation des moyens, meilleure gestion du trafic;
- ❑ Souci de contrôle de l'exécution du service dans le cadre de contrat de gestion déléguée;
- ❑ Importance des investissements en infrastructures qui dépassent leurs capacités;
- ❑ Souci d'assurer un service public plus attractif et de qualité meilleure, ce qui constituera un levier pour le développement du secteur .



**Trouver un mode de gestion qui permet aux collectivités locales d'exercer convenablement leur mission de maîtrise d'ouvrage et d'assurer aux citoyens une meilleure qualité de service**

**Les SEM seraient elles le meilleur cadre de gestion du service du transport public urbain?**

**Merci de votre attention**