



ROYAUME DU MAROC

Réforme institutionnelle et financement des transports publics au Maroc

*M. Saïd Ziane,
Ministère de l'Intérieur*

Journées Nationales du Transport Urbain – Jordanie
26-28 octobre 2015

SOMMAIRE

1- Éléments de contexte

- a. Acteurs et opérateurs du transport urbain
- b. Spirale négative du transport urbain
- c. Des succès à consolider
- d. Nécessité d'une approche globale

2- Réforme institutionnelle

- a. Vers un nouveau modèle de gouvernance
- b. Le schéma institutionnel cible

3- Financement du transport public urbain

- a. Estimation des besoins à l'échelle nationale
- b. L'accompagnement financier de l'Etat à travers le FART

Conclusion et mise en perspective

- a. Le triptyque de la mobilité urbaine
- b. Les prochaines étapes
- c. L'action continue....



Éléments de contexte

Acteurs et opérateurs du transport urbain

- **Une compétence communale :**

- La loi organique relative aux communes adoptée en juillet 2015 attribue aux conseils communaux une compétence générale en matière de services publics communaux, dont le transport public urbain fait partie.
- Article 83 de ladite loi organique énonce: « **Le conseil communal décide de la création et de la gestion des services et équipements publics locaux[...]. Il décide des modes de gestion** des services publics communaux, par voie de régie directe, de gestion déléguée des services publics, de société de développement local ou la contractualisation avec le secteur privé, et ce, conformément à la législation et la réglementation en vigueur. »

- **Une diversité d'opérateurs, en particulier pour :**

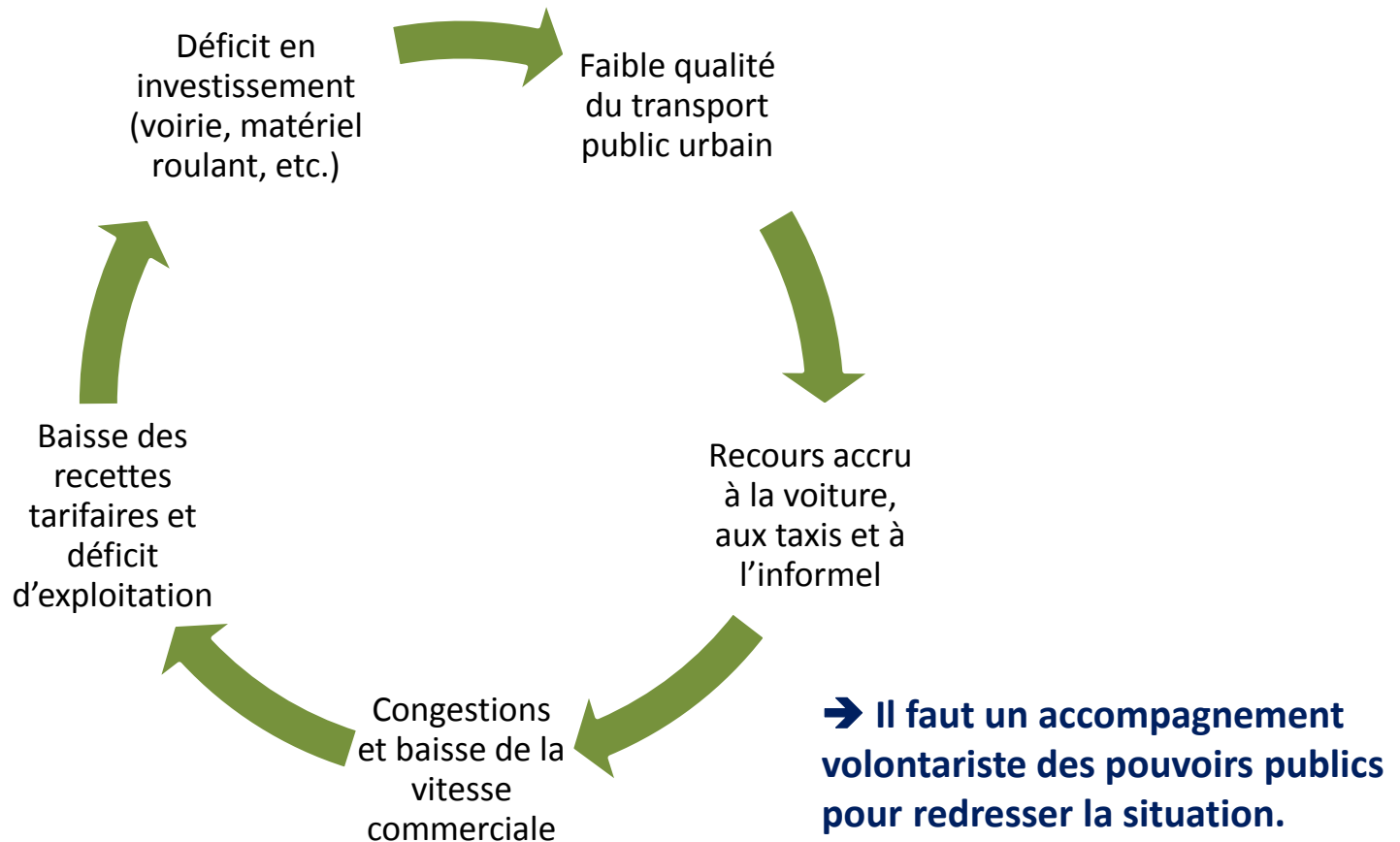
- Transport par autobus : 41 opérateurs, dont 15 gestions déléguées, 1 régie autonome (Safi) et 25 concessionnaires (dans 13 villes du Royaume).
- Transport par tramway : STRS à Rabat (via l'exploitant Transdev) et CasaTransport à Casablanca (via l'exploitant Casa tramway).



Éléments de contexte

La spirale négative du transport urbain

- L'immobilisme accentue la dégradation du transport public urbain :



Éléments de contexte

Des succès à consolider

- Mai 2011 et Décembre 2012 : Inauguration des tramways de Rabat-Salé (20 km) et de Casablanca (31 km).
- Au-delà de la mise en service des lignes de tramway, ces initiatives locales constituent de véritables réussites car elles ont permis de :
 - Redonner confiance aux citoyens ;
 - Développer un savoir-faire marocain ;
 - Tester le fonctionnement des Sociétés de développement local (SDL) mises en place par l'amendement de la Charte communale en 2008 ;
 - Inaugurer le partenariat entre l'Etat et les Collectivités locales pour le financement de projets structurants dans le domaine du transport public urbain.
- Néanmoins, en l'absence d'une **approche globale**, l'impact des projets structurants récemment mis en place risque d'être fortement limité, étant donnée l'augmentation continue de la demande et l'accumulation des retards en investissement.



Éléments de contexte

Nécessité d'une approche globale

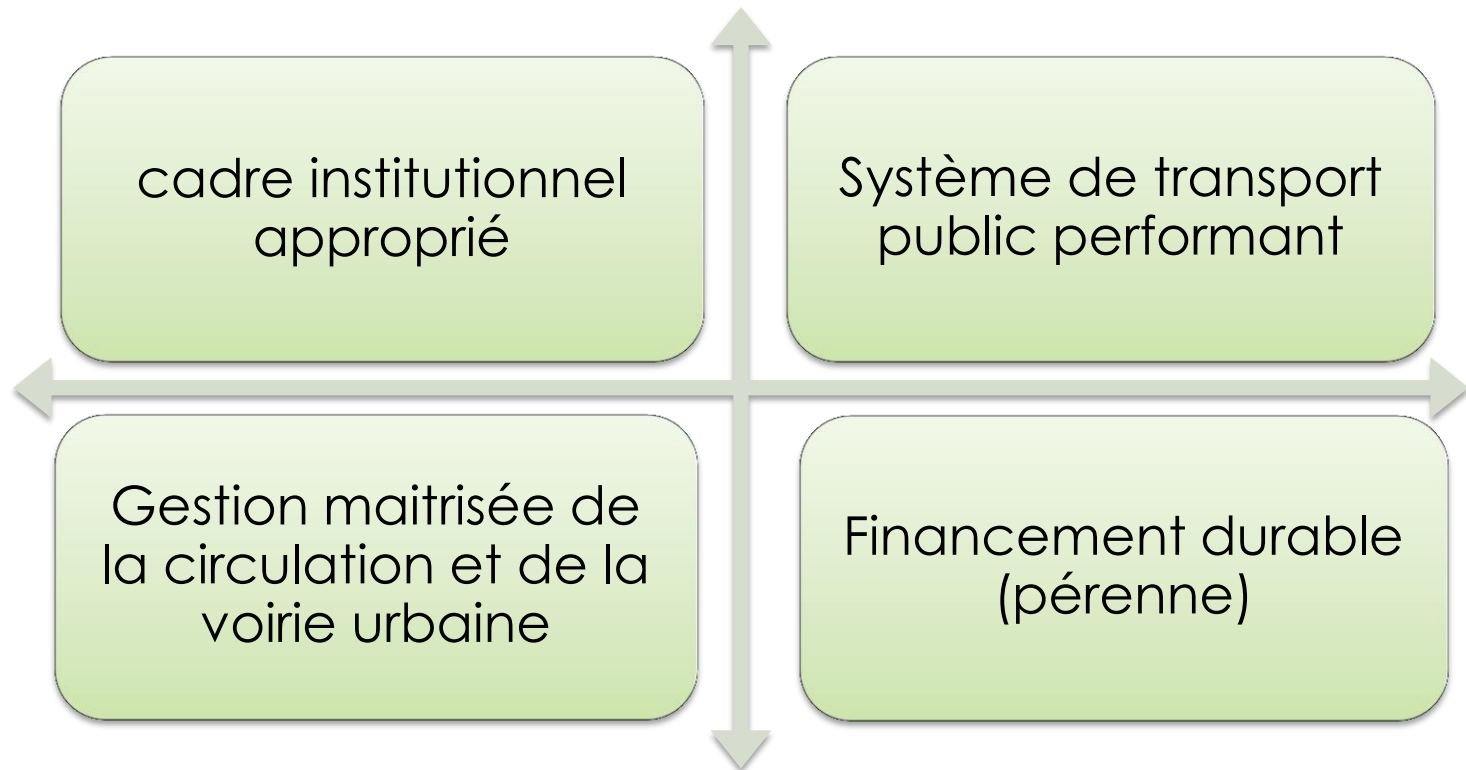
- Conscients de la nécessité d'adopter une approche globale et soutenable en matière d'accompagnement du transport public urbain, **les pouvoirs publics ont mis en place une réforme du cadre institutionnel et financier.**
- Cette réforme a été élaborée de **manière participative** avec l'ensemble des acteurs concernés : collectivités territoriales, opérateurs, bailleurs de fonds, avec la contribution d'experts internationaux.
- Plusieurs événements ont été organisés pour disséminer et parfaire la réflexion, notamment les **Journées Nationales du Transport Urbain au Maroc**, organisées les 23 et 24 septembre 2013 par le Ministère de l'Intérieur avec l'appui du CMI, de l'AFD et de Codatu. Les recommandations issues de ces journées ont contribué grandement à l'enrichissement de la réflexion et l'aboutissement de la réforme.



Réforme institutionnelle

Rappel des objectifs

- Service accessible et de qualité
- Amélioration de la compétitivité des villes



Réforme institutionnelle

Vers un nouveau modèle de gouvernance

- **Insuffisances du modèle de gouvernance actuel :**

- Dans le cas des grandes agglomérations, l'échelle communale se révèle souvent inadaptée pour la gestion du transport public urbain en raison du caractère de plus en plus supra-communal de la mobilité urbaine ;
- Les opérateurs de transport public urbain pâtissent du manque de clarification des responsabilités et sont souvent amenés à supporter à la fois le risque industriel et le risque commercial.

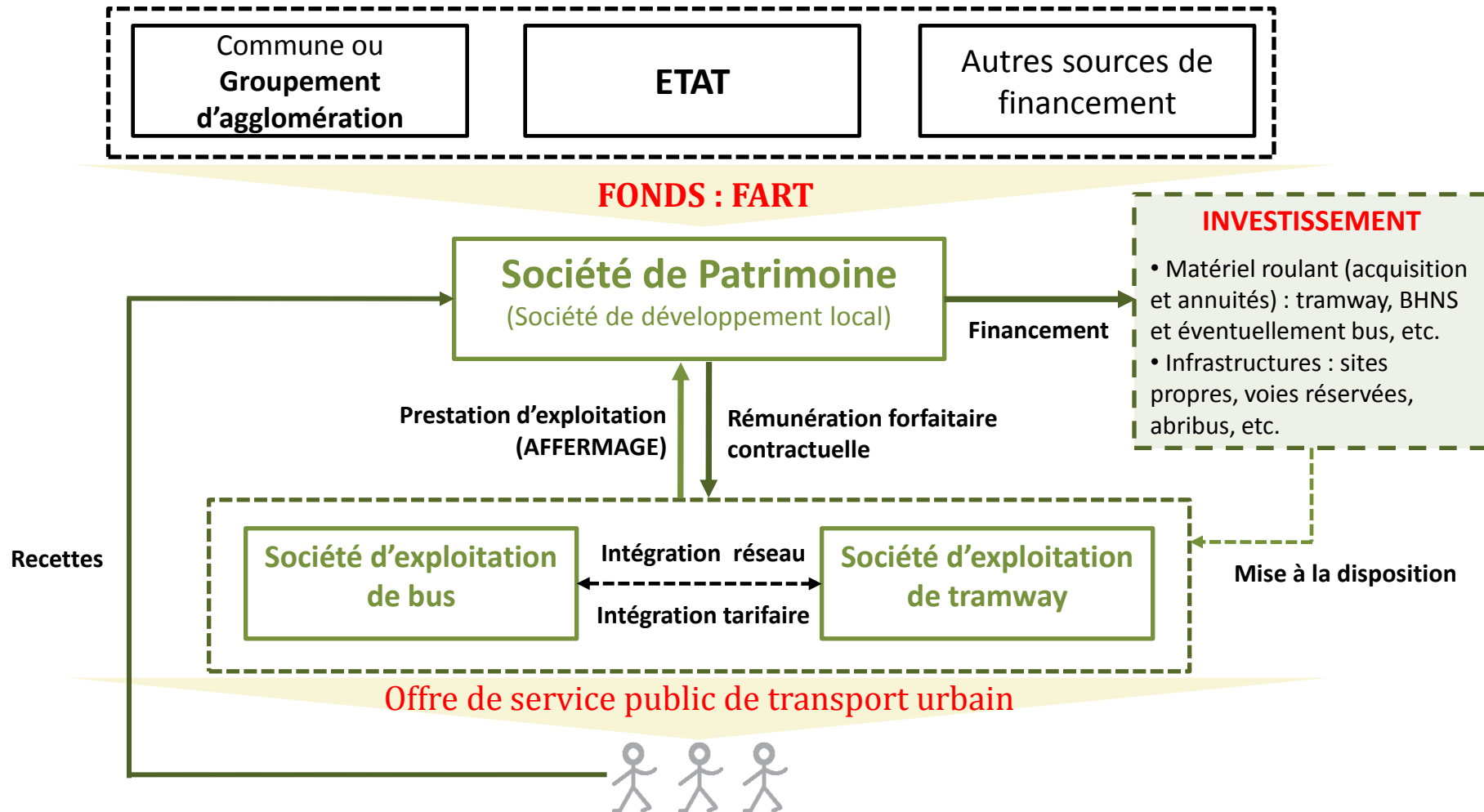
- **Principes et outils du nouveau modèle de gouvernance à mettre en place :**

1. Adopter le périmètre approprié pour penser la problématique de la mobilité urbaine, à travers notamment la création d' **Etablissements de coopération intercommunale** (ex groupements d'agglomération) **dans les agglomérations à fort caractère supra-communal** (exemple du Groupement Al-Assima créé en 2011 pour l'agglomération Rabat-Salé-Témara) ;
2. **Séparer les activités d'investissement et les activités d'exploitation** afin de préserver les opérateurs du risque commercial. Pour cela, des **sociétés de patrimoine** peuvent être créées sous la forme de **Sociétés de développement local (SDL)**.



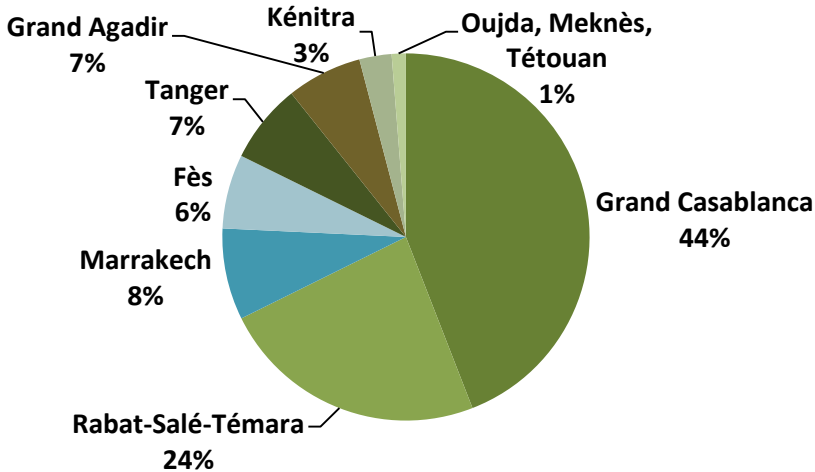
Réforme institutionnelle

Le schéma institutionnel cible



Financement du transport public urbain

Estimation des besoins à l'échelle nationale

- Une estimation préliminaire des besoins en infrastructure de Transports en commun en site propre (TCSP) pour les 10 principales agglomérations marocaines fait état d'un montant global d'environ **30 milliards de dirhams** répartis comme suit :

Agglomération	Pourcentage
Grand Casablanca	44%
Rabat-Salé-Témara	24%
Marrakech	8%
Fès	6%
Tanger	7%
Grand Agadir	7%
Kénitra	3%
Oujda, Meknès, Tétouan	1%
- L'effort financier à consentir pour doter les grandes agglomérations marocaines en TCSP excède les ressources propres des collectivités territoriales.
 - **Nécessité de mettre en place un accompagnement de l'Etat** pour :
 - **Prendre en charge les dépenses d'investissement (y compris le service de la dette)** et éventuellement les déficits d'exploitation en période de démarrage ;
 - Développer de nouveaux outils de financement au niveau des collectivités territoriales.
- Ceci est **conforme aux pratiques internationales** en matière de financement du transport public urbain.



Financement du transport public urbain

L'accompagnement financier de l'Etat à travers le FART

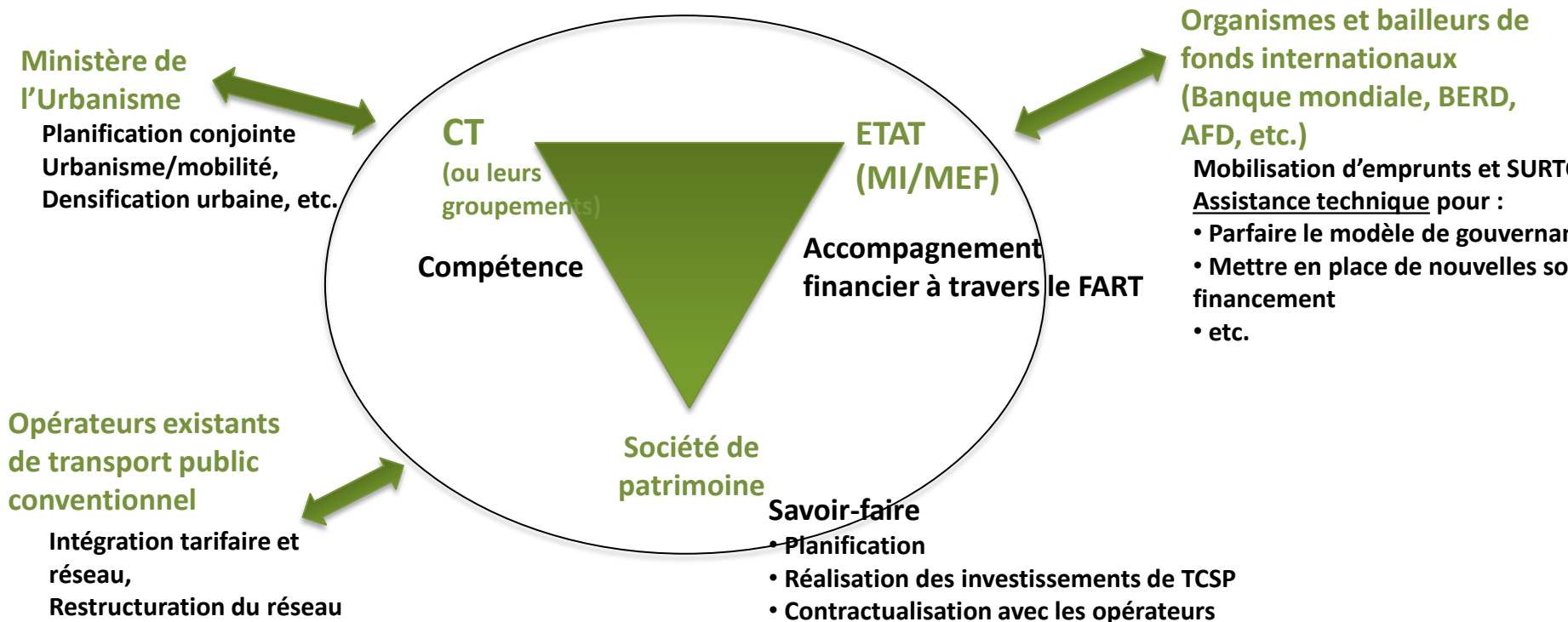
- **Le Fonds d'accompagnement des réformes de transport routier urbain et interurbain (FART)** est un compte d'affectation spéciale mis en place par loi de finances 2007 et amendé par la loi de finances 2014 pour permettre la **prise en charge** :
 - **Des dépenses d'investissement, initial ou différé (service de la dette)**, relatives aux projets de TCSP ;
 - **Eventuellement, du déficit d'exploitation pendant la phase de démarrage.**
→ **Objectif** : Assurer un financement pérenne des projets de transport public urbain à travers la mise en place d'un instrument dédié.
- Dans l'immédiat, le FART sera alimenté par **un appui budgétaire de l'Etat et le CAS TVA**. A terme, réflexion à lancer pour la **mise en place d'autres sources de financement** : fiscalité dédiée, prélèvement transport (employeurs), etc.
- Des **critères d'éligibilité** seront mis en place pour bénéficier des financements. A titre indicatif : dossier de candidature détaillé, apport minimal des CT, études de planification, mais aussi amélioration du cadre de gouvernance du transport public urbain avec la mise en place de sociétés de patrimoine et de Groupements d'agglomération le cas échéant.



Conclusion et mise en perspective

Le triptyque de la mobilité urbaine

- La résolution de la problématique de la mobilité urbaine dans les agglomérations marocaines, à travers la réalisation de projets structurants de TCSP, repose sur un fonctionnement efficace et équilibré du **triolet Etat-Collectivité(s) territoriale(s)-Société de patrimoine** :



Conclusion et mise en perspective

Les prochaines étapes

Aujourd'hui, nous disposons de :

- Un nouveau schéma de gouvernance
- Un instrument de financement
- Une première consécration : La Convention d'un montant de 16 milliards de dirhams signée le 26/09/2014 devant Sa Majesté Le Roi Mohamed VI Que Dieu L'assiste pour mettre à niveau le réseau de transport de Casablanca (80 km de TCSP + mise à niveau des bus)



Notre objectif :

Faire en sorte que chaque agglomération marocaine dispose d'une vision claire en matière de mobilité et de planification urbaine pour les 10 prochaines années.

- **De nombreuses étapes restent à franchir :**

- Mettre en place le schéma de gouvernance à Rabat et Casablanca et adapter ce schéma aux spécificités des autres agglomérations (Agadir, Marrakech, Tanger, etc.),
- Lancer une première vague de projets structurants de TCSP à Casablanca (projets objet de la Convention), mais aussi Rabat, Agadir, Marrakech, Tanger, etc. TOUT en veillant à présenter des projets bien étudiés et correctement dimensionnés dans un esprit de RESPONSABILITE,
- Au-delà des TCSP, accompagner la mise en place de couloirs réservés aux bus, la mise en oeuvre de plans de circulation,
- Prendre les mesures nécessaires pour assurer l'intégration multimodale,
- Etc.



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

