

Journées Nationales du
Transport Urbain

Session 2

23 septembre 2013



ROYAUME DU MAROC
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
SECRETARIAT GENERAL

Quel modèle de gouvernance pour le transport public urbain dans les agglomérations marocaines ?

Présentation du modèle institutionnel de l'Agglomération
de Rabat

**M. Nour-Eddine Boutayeb, Wali Secrétaire
Général du Ministère de l'Intérieur**

Sommaire

2

1. Les dysfonctionnements constatés

- Qualité du service et coût pour la collectivité
- La spirale négative du transport public urbain

2. Les pistes d'amélioration

3. Le modèle de gouvernance proposé

- Pourquoi un nouveau modèle de gouvernance ?
- Principes et outils
- Le schéma institutionnel cible
- Mise en œuvre :
 - Le cas de l'Agglomération de Rabat

Les dysfonctionnements constatés

Qualité du service et coût pour la collectivité

3

Exigences des citoyens non satisfaites

- Faible qualité du transport public urbain : faible accessibilité, manque de régularité, faible fréquence et allongement des temps de trajets.
- Dégradation de l'environnement et de la qualité de vie : pollution, congestionnements, etc.
- Prolifération des quartiers périphériques, villes dortsirs et délinquance urbaine.

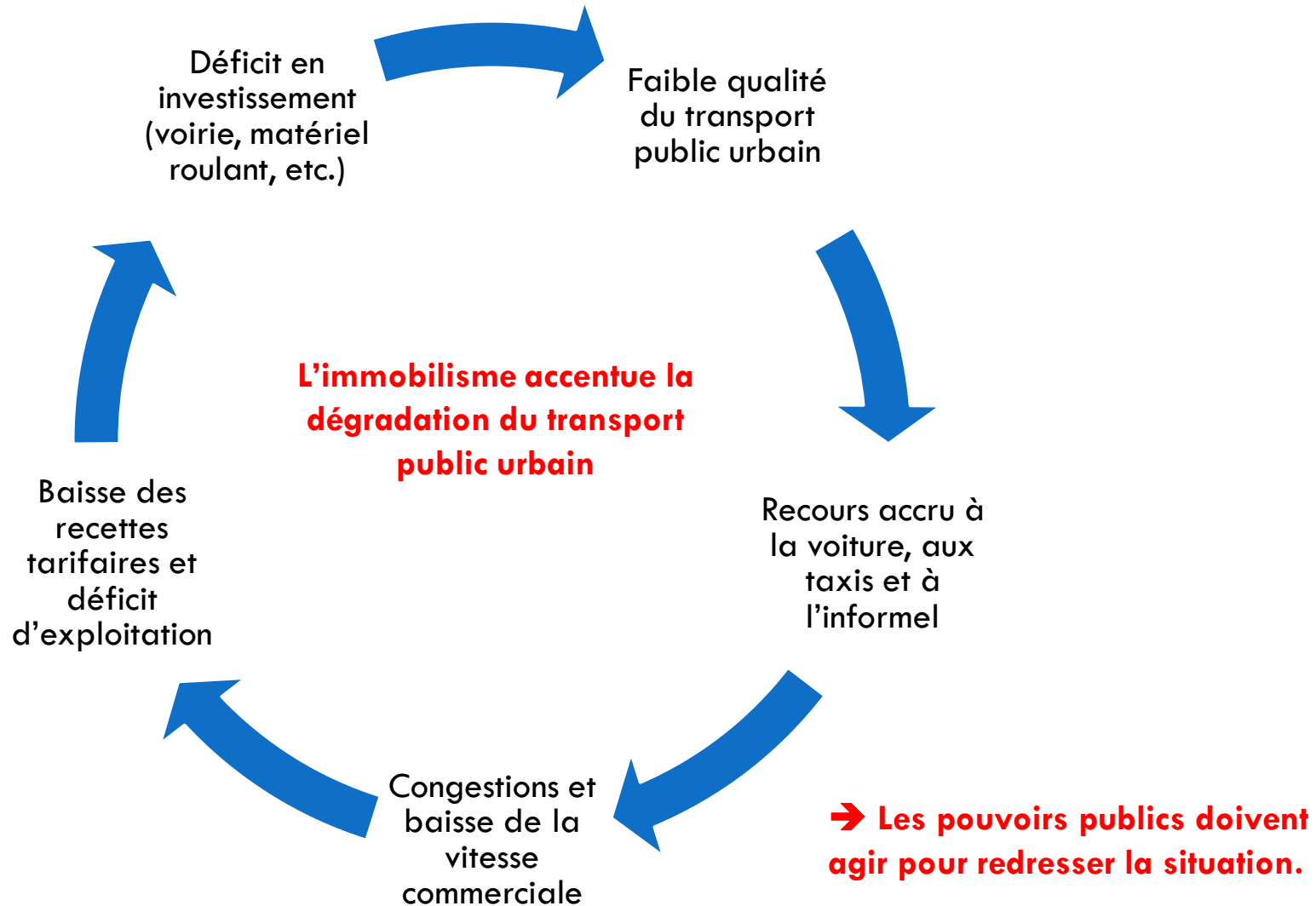
Coût important pour la Collectivité nationale

- Coût du rattrapage du retard accumulé en infrastructure de transport public urbain: voirie urbaine, carrefours, aires de stationnement, etc.
- Coût élevé de "sauvetage" des opérateurs en difficulté financière en raison du déficit structurel du secteur
- Coût de l'étalement urbain en raison de l'absence d'une planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire (en particulier l'urbanisme)
- Impact négatif sur l'attractivité et la compétitivité de nos villes

Les dysfonctionnements constatés

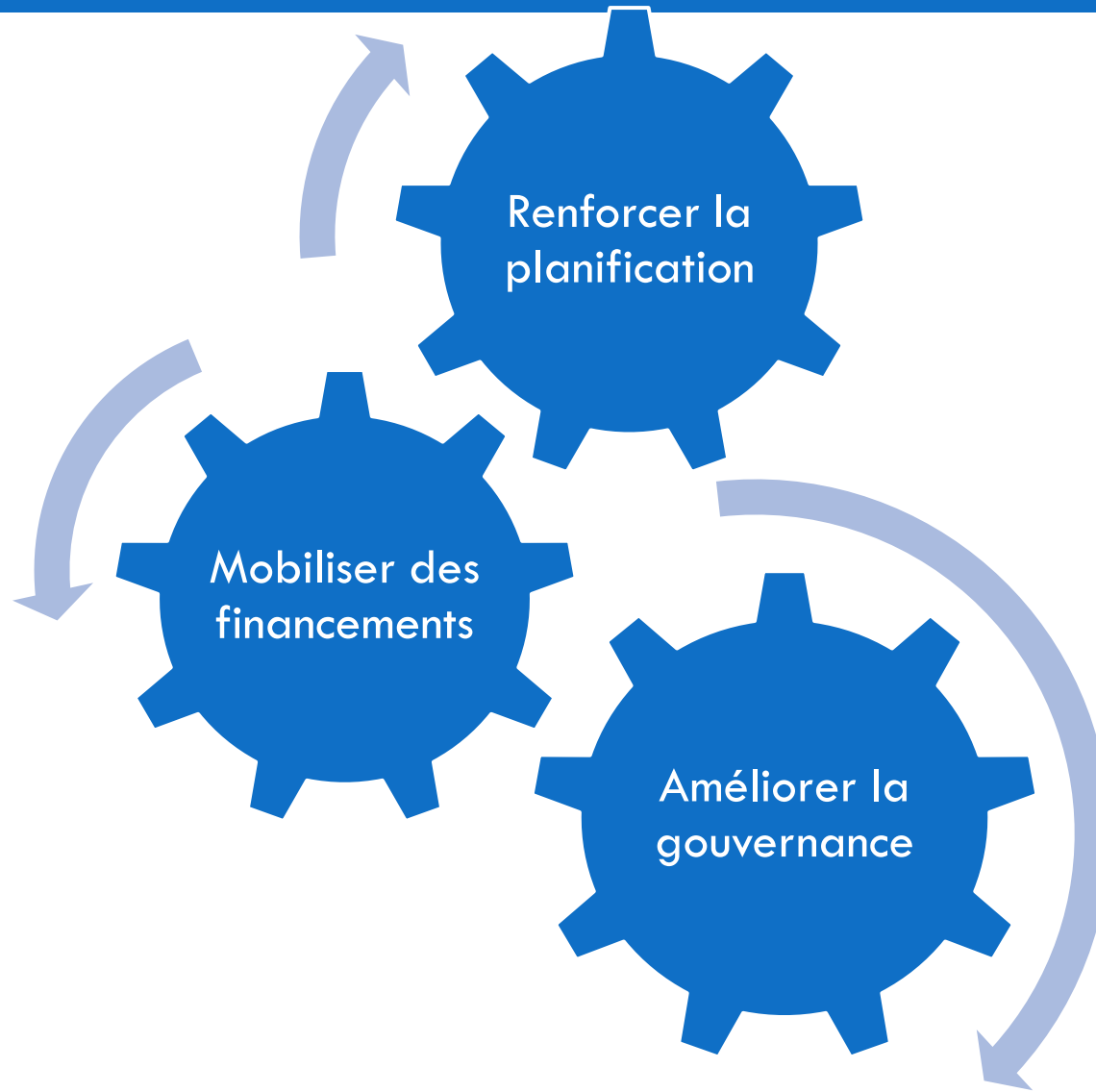
La spirale négative du transport public urbain

4



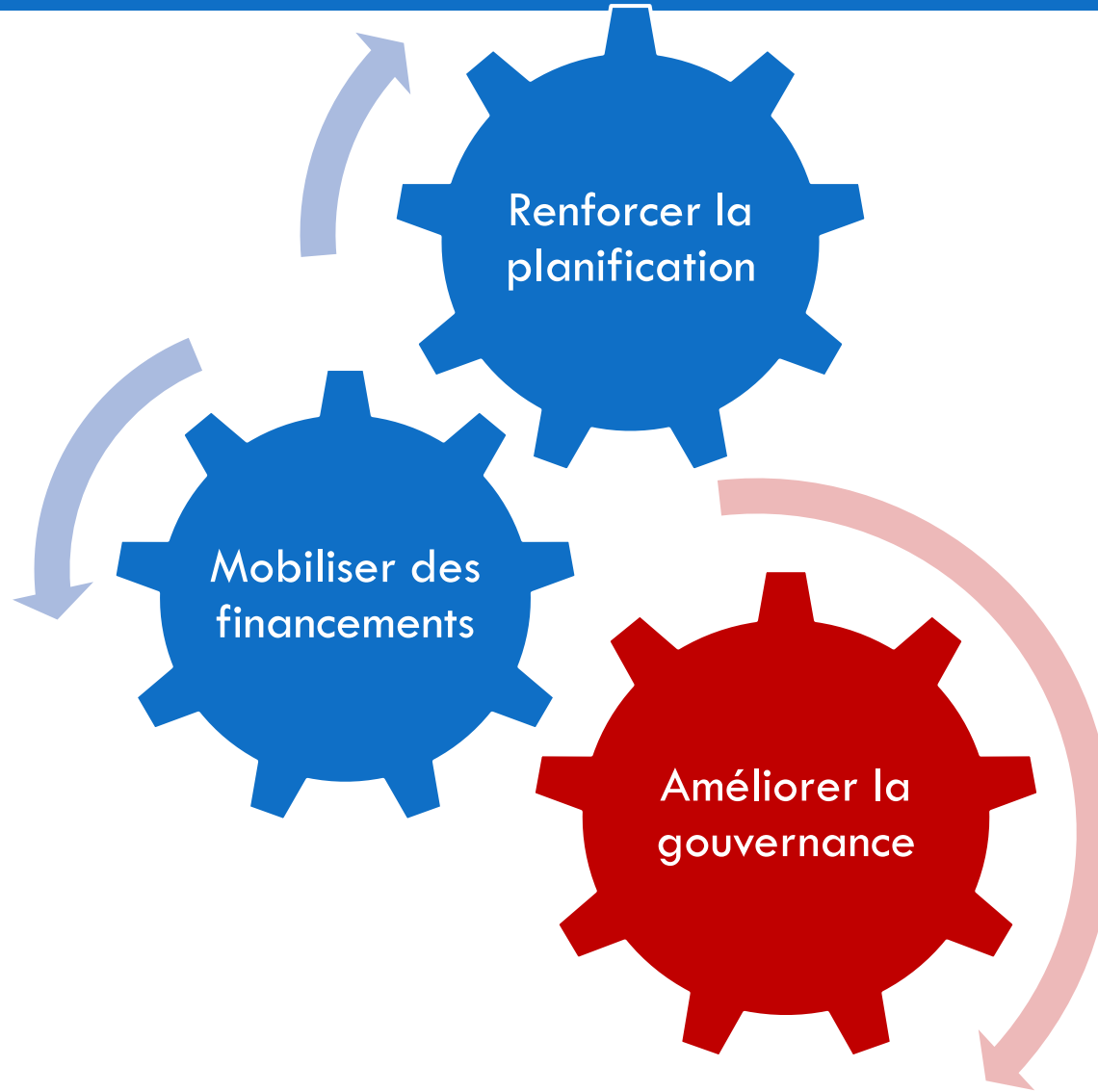
Les pistes d'amélioration

5



Les pistes d'amélioration

6



Le modèle de gouvernance proposé

Pourquoi un nouveau modèle de gouvernance ?

7

- Dans le cas des grandes agglomérations, le cadre institutionnel actuel n'est plus approprié pour la gestion de la mobilité urbaine. En effet, si la compétence en la matière a été confiée aux communes, le **caractère de plus en plus supra-communal de la mobilité urbaine dans les grandes agglomérations** appelle à repenser le mode de gouvernance actuel.
- 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.**

Le modèle de gouvernance proposé

Principes et outils

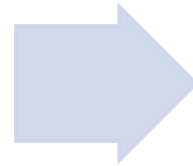
8

- **Les principes** du nouveau modèle de gouvernance pour le secteur du transport public urbain :

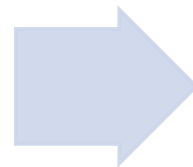
1. Adopter le périmètre approprié pour penser la problématique de la mobilité urbaine

2. Séparer les activités d'investissement et les activités d'exploitation

→ Préserver les opérateurs du risque commercial



Le Groupement d'Agglomération (GA)



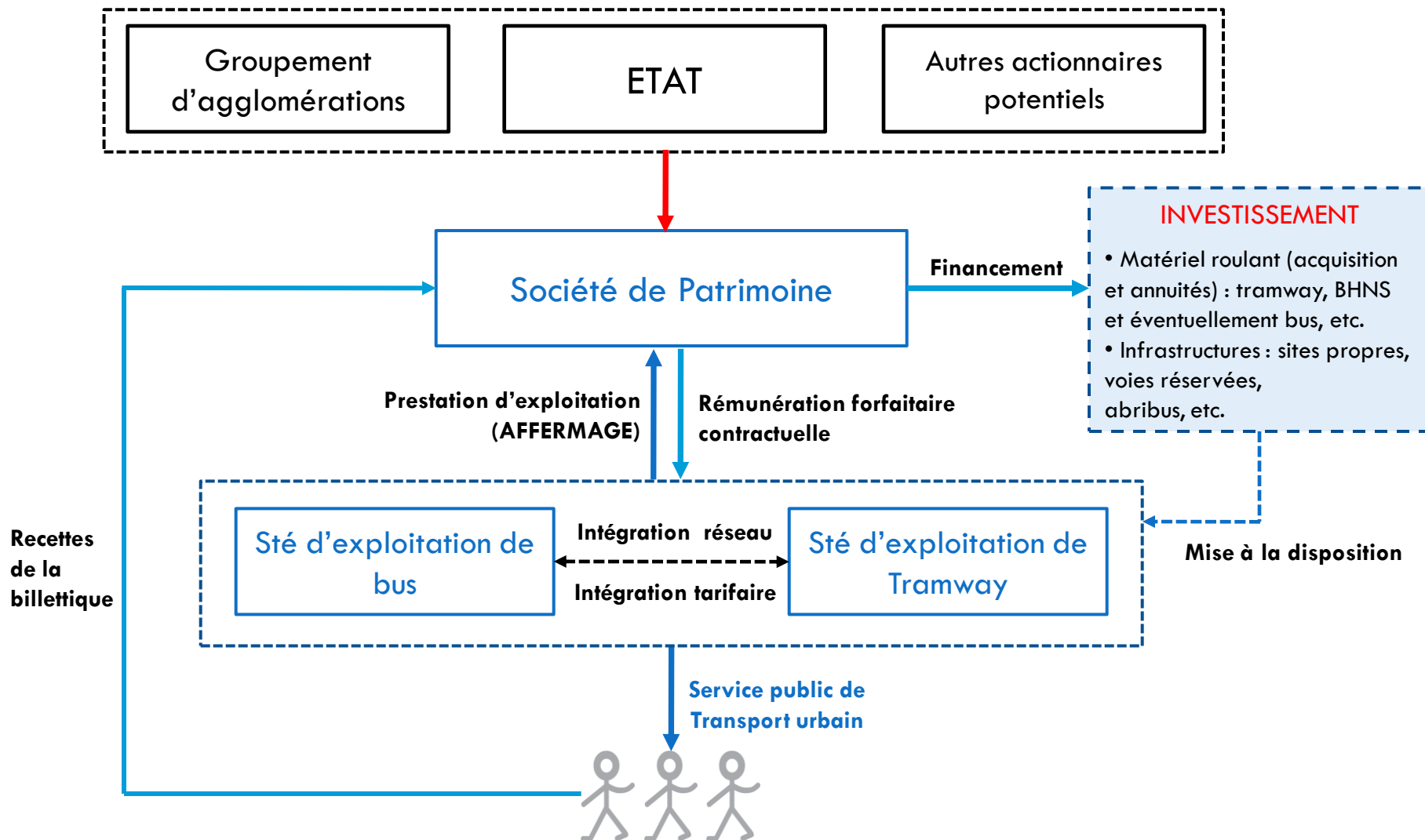
La société de développement local (SDL)

- **Les outils** mis en place par le dernier amendement de la Charte communale (2008):

Le modèle de gouvernance proposé

Le schéma institutionnel cible

9



Le modèle de gouvernance proposé

Mise en œuvre

10

- **Casablanca** : Création de la SDL Casa Transports qui joue le rôle d'une société de patrimoine pour le transport par tramway et exemple de séparation des activités d'investissement et d'exploitation

→ *Témoignage de M. Draiss, DG de CasaTransports*

- **Rabat** : Aujourd'hui, le contexte transitoire que vit l'agglomération de Rabat en fait un excellent candidat pour servir de modèle de réforme pour le reste des agglomérations.

Le modèle de gouvernance proposé

Mise en œuvre : Le cas de l'agglomération de Rabat

11

- En effet, les autorités ont su profiter du dépôt de bilan de la société Stareo et transformer l'accident en opportunité pour enclencher la mise en place du modèle :
 1. Le **Groupement d'agglomération Al Assima** a été créé en 2011, avec l'adhésion de 13 communes.
 2. La **société Stareo**, précédemment détenue par Véolia, a subi une procédure de redressement judiciaire en 2011 avec l'entrée du groupement d'agglomération dans le capital de la société. Ceci permettra de mettre fin à l'ancien contrat et de passer à un affermage.
 3. La **STRS** (Société du Tramway de Rabat-Salé) est en cours de transformation institutionnelle pour devenir une société de patrimoine chargée du transport urbain dans sa globalité. A cet effet, un protocole d'accord a été finalisé par l'ensemble des parties prenantes et prévoit la sortie de l'AAVB du capital de la STRS et son remplacement par le Groupement d'Agglomération Al Assima et l'Etat (Ministère des Finances).

Le modèle de gouvernance proposé

Mise en œuvre : Le cas de l'agglomération de Rabat

12

