

Journées Nationales du
Transport Urbain

Session 3

24 septembre 2013



ROYAUME DU MAROC
MINISTRE DE L'INTERIEUR
SECRETARIAT GENERAL

Besoins en investissement de transport public urbain à l'échelle nationale

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

Sommaire

2

1. **Rappels**

- Les dysfonctionnements constatés
- Le schéma cible de gouvernance

2. **Un secteur structurellement déficitaire ?**

- Un postulat de base erroné
- Le cas des tramways de Rabat et Casablanca

3. **Nécessité d'une approche systémique pour anticiper les besoins en mobilité urbaine**

4. **D'importants besoins en financement**

- Estimation des besoins en investissement
- Estimation des déficits d'exploitation en phase de démarrage

5. **Conclusion**

- Nécessité d'un accompagnement financier de l'Etat

Rappels

Les dysfonctionnements constatés

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 dortoirs et délinquance urbaine.

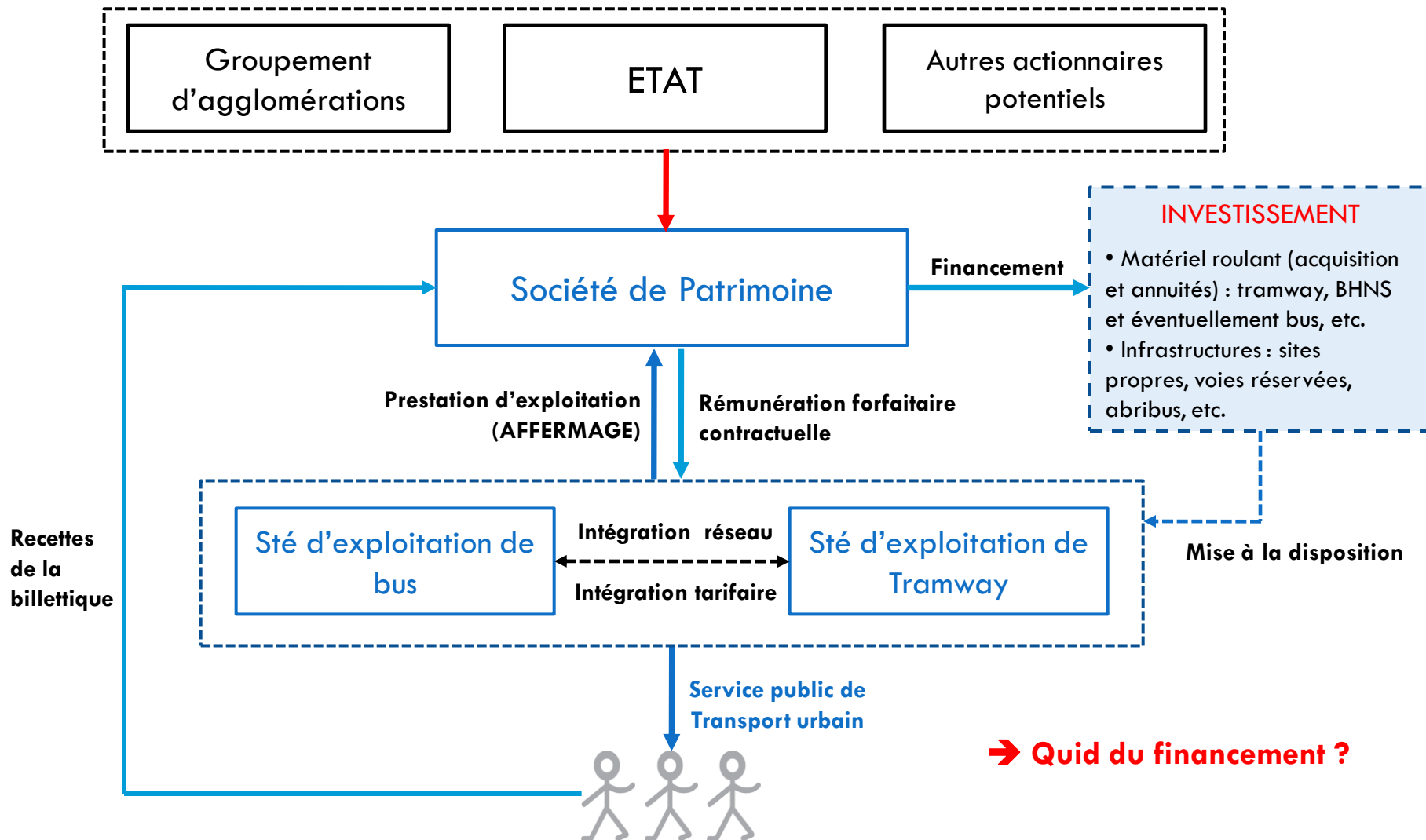
Coût important pour la Collectivité nationale

- 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

Rappels

Le schéma cible de gouvernance

4

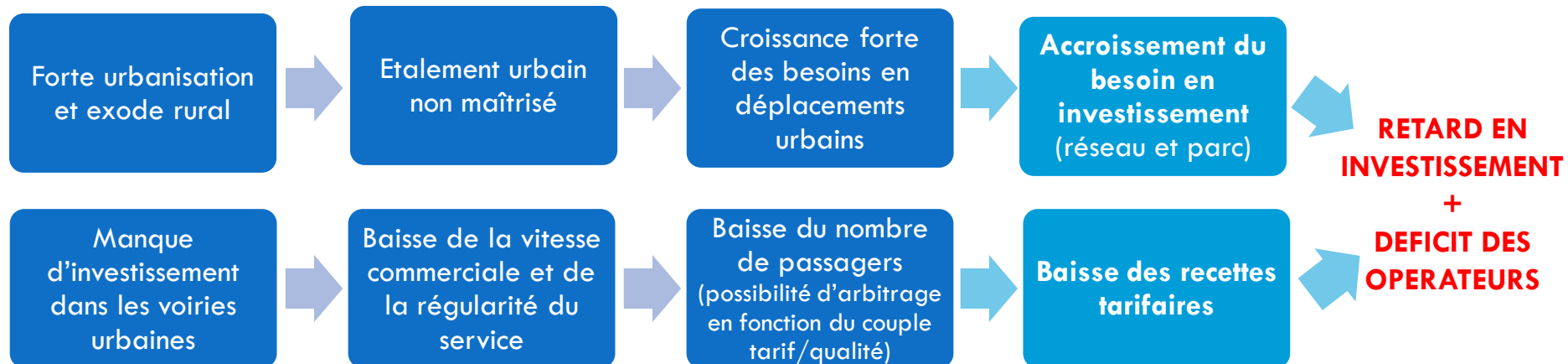


Un secteur structurellement déficitaire ?

Un postulat de base erroné

5

- Il a été longtemps admis que le transport public urbain pouvait s'autofinancer à partir des recettes tarifaires.
- Or, ce postulat est plus ou moins vérifié tant que (i) l'opérateur exploite seul le réseau, (ii) la vitesse commerciale est relativement bonne et (iii) l'investissement à réaliser pour étendre le réseau reste raisonnable (c'est-à-dire que la croissance des villes reste maîtrisée).
- Malheureusement, ce n'est pas le cas des grandes agglomérations marocaines, où on constate les évolutions suivantes :

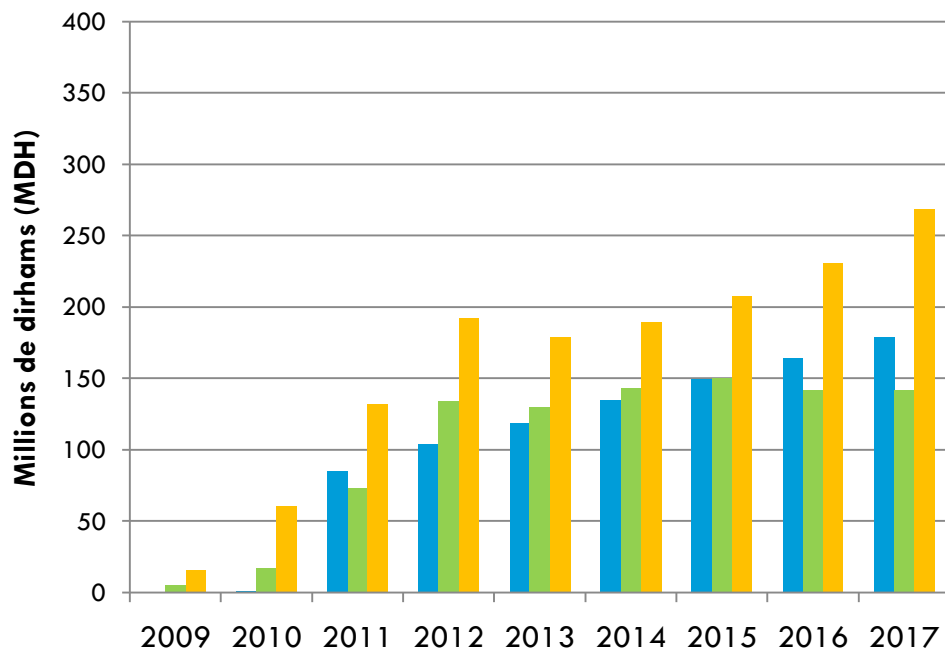


Un secteur structurellement déficitaire ?

Le cas des tramways de Rabat et Casablanca

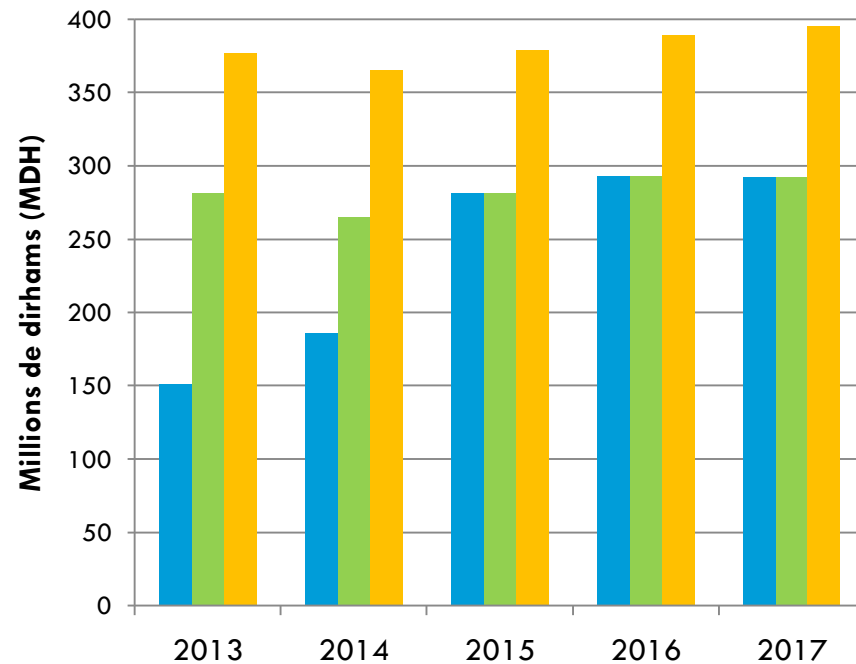
6

Tramway de Rabat : Estimation du déficit d'exploitation et service de la dette



- Recettes (réalisées et prévisionnelles)
- Charges d'exploitation (hors service de la dette)
- Charges d'exploitation + service de la dette

Tramway de Casablanca : Estimation du déficit d'exploitation et service de la dette



- Recettes (réalisées et prévisionnelles)
- Charges d'exploitation (hors service de la dette)
- Charges d'exploitation + service de la dette

Nécessité d'une approche systémique pour anticiper les besoins en mobilité urbaine

7

- **D'importantes initiatives locales** ont vu le jour ces dernières années en matière de transport public urbain, tels que les tramways de Rabat et Casablanca et ont permis de :
 - Redonner confiance aux citoyens
 - Développer un savoir-faire marocain
 - Tester le fonctionnement des SDL.

- 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.

Nécessité d'une approche systémique pour anticiper les besoins en mobilité urbaine

8

Limites de l'approche actuelle	Nouvelle approche à adopter
Manque de visibilité	Anticipation , planification et programmation
Initiatives locales , opérations et projets isolés (au coup par coup)	Vision globale , approche volontariste à portée nationale
Solutions partielles et à faible impact, parfois surdimensionnées	Projets structurants et intégrés, fort impact et optimisation des investissements
Réalisations limitées par la capacité financière des communes	Réalisations inscrites dans le cadre de mécanismes pérennes de financement
Efforts différenciés en fonction de la capacité mobilisatrice des responsables	Approche institutionnalisée fondée sur des critères précis

- **II FAUT UNE APPROCHE SYSTEMIQUE** à même de donner au secteur la **VISIBILITE** nécessaire au développement :
- de la planification (lancement d'études et de PDU au niveau des communes, etc.)
 - des compétences (y compris secteur privé)
 - de la technicité (gestion des circulations, etc.)

D'importants besoins en financement

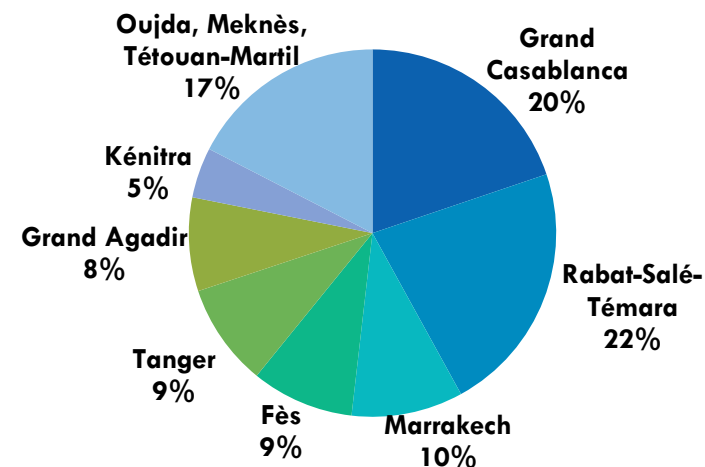
Estimation des besoins en investissement (1 / 2)

9

- Il s'agit d'anticiper le budget d'investissement nécessaire pour doter les grandes agglomérations marocaines en infrastructure de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) – métro, tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS) – et voies bus sur un horizon de 10 ans
- Les besoins en infrastructure de TCSP (hors RER) sont reportés dans le tableau ci-contre :

Agglomération	Répartition des besoins estimés en TCSP par mode (en km d'axes structurants)					TOTAL
	Métro	Tramway	BHNS	BHNS-lite	Voies bus	
Grand Casablanca	15	0	40	0	70	125
Rabat-Salé-Témara		10	50	0	80	140
Marrakech			19	13	30	62
Fès			14	13	30	57
Tanger			17	10	30	57
Grand Agadir			15	12	25	52
Kénitra				18	10	28
Oujda, Meknès, Tétouan-Martil					110	110
TOTAL	15	10	155	66	385	631

→ Les deux agglomérations du Grand Casablanca et de Rabat-Salé-Témara représentent 42% des besoins en kilomètres de TCSP.



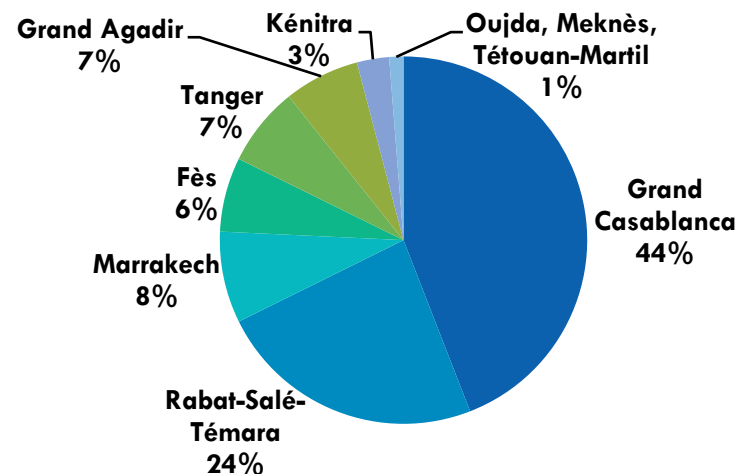
D'importants besoins en financement

Estimation des besoins en investissement (2/2)

10

- Les besoins estimés en infrastructure de TCSP pour les 10 principales agglomérations marocaines correspondent à un montant total d'environ **26,5 milliards de dirhams** répartis comme indiqué dans le tableau ci-contre :
- Les calculs sont faits sur la base des ratios kilométriques marocains et usuels en comparaison internationale suivants, relatifs à l'infrastructure et au matériel roulant :
 - Métro aérien : 550 MDH/km
 - Tramway : 200 MDH/km
 - BHNS : 80 MDH/km
 - BHNS lite : 40 MDH/km
 - Voies bus : 3 MDH/km

Agglomération	Répartition des besoins estimés en TCSP par mode (en millions de dirhams MDH)					TOTAL
	Métro	Tramway	BHNS	BHNS-lite	Voies bus	
Grand Casablanca	8250	0	3200		210	11660
Rabat-Salé-Témara		2000	4000		240	6240
Marrakech			1520	520	90	2130
Fès			1120	520	90	1730
Tanger			1360	400	90	1850
Grand Agadir			1200	480	75	1755
Kénitra				720	30	750
Oujda, Meknès, Tétouan-Martil					330	330
TOTAL	8250	2000	12400	2640	1155	26445



➔ Les deux agglomérations du Grand Casablanca et de Rabat-Salé-Témara représentent près de 70% du budget d'investissement en TCSP.

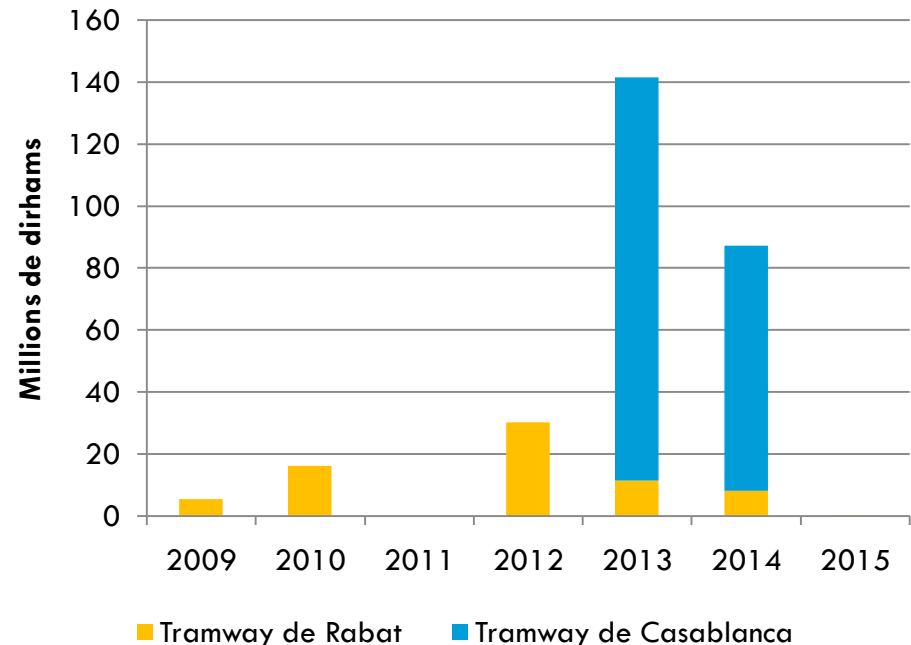
D'importants besoins en financement

Estimation des déficits d'exploitation en phase de démarrage

11

- L'investissement dans l'infrastructure de TCSP est à corréluer avec la charge d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure qui sera à assumer sur la période d'exploitation.
- En phase de lancement de ces systèmes TCSP (3 à 4 premières années), et à l'instar des lignes de tramway à Rabat-Salé et Casablanca, les recettes voyageurs ne peuvent couvrir qu'une partie des dépenses nécessaires à la réalisation du service. Sur la base de premières projections sommaires vis-à-vis du volume de recettes susceptibles d'être générées par les offres de TCSP, les tendances indiquent que **les recettes tarifaires pourraient approcher le niveau des charges d'exploitation et maintenance après la phase de lancement.**
- En supposant que le déficit dure 3 ans et que les recettes couvrent respectivement 50%, 70% puis 90% des charges durant les années 1, 2 et 3 d'exploitation, le déficit d'exploitation global du système TCSP (hors bus) est de l'ordre de **2 milliards de dirhams.**

Déficits d'exploitation (hors service de la dette) des tramways de Rabat et Casablanca



Conclusion

Nécessité d'un accompagnement financier de l'Etat

12

- Pratiques internationales en matière de financement du transport public urbain :
 - L'Etat finance en général les grands investissements : à hauteur de 60% en Allemagne, 40 à 70% en Colombie, 47% aux Etats-Unis, 40 à 50% en Corée du Sud, 33% en Espagne, etc.
 - Dans les villes européennes, les usagers ne financent que 30 à 70 % de l'exploitation des réseaux;
 - Les déficits d'exploitation sont en général à la charge des collectivités territoriales, néanmoins des financements peuvent être mobilisés par l'Etat. C'est le cas de l'Espagne (45% du déficit est pris en charge par l'Etat), de l'Irlande, des Pays-Bas, etc.

- **L'effort financier à consentir pour doter les grandes agglomérations marocaines en TCSP excède les ressources propres des collectivités territoriales :**
 - 26,5 milliards de dirhams d'investissement en infrastructure,
 - Environ 2 milliards de dirhams pour couvrir les déficits d'exploitation pendant les phases de démarrage.

- ➔ **Nécessité de mettre en place un accompagnement de l'Etat pour :**
 - i) prendre en charge les dépenses d'investissement (y compris le service de la dette) et éventuellement les déficits d'exploitation en période de démarrage ;
 - ii) développer de nouveaux outils de financement au niveau des collectivités territoriales.