

## Les grandes lignes stratégiques d'une politique de transports urbains au Maroc



Par Hedi Larbi, Chef du Département Transport et Urbanisme, Région MENA

**A** la demande officielle du Ministère de l'Intérieur (Direction Générale des Collectivités Locales), la Banque mondiale a mis en place en début d'année 2006 un programme d'appui à la définition de la politique nationale de transports urbains (ou plutôt de déplacements urbains dans le sens où l'ensemble des

modes de transports, qu'ils soient publics ou privés, motorisés ou non, sont pris en compte). Ce programme d'appui s'est traduit par la réalisation d'un travail préliminaire de diagnostic des questions de déplacement, qui a permis d'examiner en détail les aspects institutionnels, organisationnels, juridiques, financiers, et tech-

niques du sujet. Les analyses effectuées dans ce travail de diagnostic ont été débattues par les principaux acteurs du secteur, tant au niveau national que local, lors d'ateliers organisés des 13 au 17 novembre 2006 à Rabat. L'article qui suit présente les principales leçons et conclusions stratégiques de ces ateliers.

### La situation délicate des déplacements urbains

**A** l'instar de nombreux pays émergents, le Maroc est actuellement confronté à une croissance soutenue des besoins en déplacements urbains. Cette croissance est liée directement à une forte croissance de l'urbanisation – phénomène inéluctable dans les pays ayant dépassé un certain niveau de développement –, à l'accroissement continu du taux de motorisation et à l'augmentation générale de la mobilité (notamment des femmes) liée à l'amélioration des revenus des ménages. Dans les grandes agglomérations urbaines du pays et plus particulièrement à Casablanca, capitale économique, d'importants problèmes de circulation et de congestion sont apparus, entraînant un coût non négligeable pour la collectivité à la fois au niveau humain (difficultés d'accès au marché du tra-

vail et aux services publics, dégradation du cadre de vie, accroissement notable de la pollution atmosphérique) et économique (en raison du temps et des ressources perdus dans les embouteillages). Ces problèmes sont en partie à mettre sur le compte d'une offre de transports publics déficiente et de mauvaise qualité, d'un développement incontrôlé du secteur des taxis, d'une gestion obsolète de la circulation et, de manière plus générale, d'une absence de vision globale et multimodale des déplacements urbains qui permettrait de traiter les problèmes dans leur ensemble plutôt que de manière ponctuelle. Ce constat unanimement partagé par l'ensemble des acteurs du secteur met aujourd'hui en exergue l'urgence d'adopter des stratégies claires de déplacements

urbains tant au niveau national que local. Ces stratégies devraient permettre d'aboutir aux principaux objectifs suivants : le développement et/ou le renforcement d'institutions compétentes dans le domaine des déplacements urbains ; le développement de l'expertise et des capacités humaines dans ce même domaine ; l'amélioration de l'offre et de la qualité des transports publics ; une gestion efficace de la circulation, de la voirie urbaine et du stationnement ; un renforcement et une pérennisation du financement des infrastructures et des services de transport public ; et enfin une réorganisation du secteur des taxis.

Pour chacun de ces objectifs, quelques grandes lignes stratégiques ont pu être identifiées au cours des ateliers.

## Les grandes lignes stratégiques identifiées pour les déplacements urbains

**E**n matière d'organisation institutionnelle du secteur, il apparaît clairement aujourd'hui qu'une impulsion forte doit provenir de l'Etat central, et notamment du Ministère de l'Intérieur. Ce Ministère devrait, dans le futur, jouer un rôle clé, en assurant la coordination des politiques du secteur au niveau national, en encourageant et en apportant l'appui technique et financier aux villes pour la planification et la gestion des déplacements urbains dans leurs agglomérations, en assurant le développement des ressources humaines, et en disséminant les données et connaissances relatives au secteur. Au niveau local, il faudra conforter la politique de décentralisation du gouvernement et, de ce fait, créer ou renforcer les structures institutionnelles en charge de la planification et de la gestion des déplacements urbains et de la circulation. Cependant, en matière de transports publics, un vide institutionnel existe à l'heure actuelle, vide qu'il sera nécessaire de combler par la création de nouvelles instances à la fois techniques et décisionnelles. Ces structures seront chargées de concevoir, d'organiser et de gérer, en partenariat avec le secteur privé, l'offre de transports publics (bus, taxis, tramway, etc.). Il va de soi que des solutions différentes devront être adoptées selon que l'on traite des deux métropoles du pays (Casablanca et Rabat-Salé) ou des grandes agglomérations (Fès, Tanger...). Le statut juridique et le financement de

nouvelles structures, si elles sont décidées, restent à définir. La réorganisation institutionnelle du secteur devra être accompagnée d'un renforcement de l'expertise nationale et des capacités humaines dans les déplacements urbains. Ce renforcement pourrait faire l'objet d'un programme d'urgence axé, entre autres, sur le développement de la formation continue des experts actuels, sur l'amélioration de leur statut, sur la création d'un réseau permettant la diffusion et la dissémination des savoirs et sur le renforcement de l'expertise privée. Au niveau de la politique modale et du choix des investissements, un consensus général s'est dégagé pour donner la priorité au développement des transports publics. Quel que soit le modèle de gestion retenu (en régie ou en partenariat

public-privé), les transports publics devraient être développés et encouragés. Ils pourraient être organisés et gérés dans chaque agglomération par une structure (une autorité intercommunale si nécessaire, ou un département doté de personnel compétent) qui définirait également la politique tarifaire et le niveau de service offert. Cette structure devrait définir l'offre, la politique d'investissement et de financement et organiser la concurrence, afin d'éviter notamment les phénomènes d'écrémage qui ont actuellement cours. A ce titre, l'offre de transport des grands taxis devrait être revue, afin qu'elle complémente l'offre des transports publics plus qu'elle ne la concurrence. Des mesures devraient en particulier être prises afin de limiter le nombre d'agrèments et d'encadrer



À l'instar de nombreux pays émergents, le Maroc est actuellement confronté à une croissance soutenue des besoins en déplacements urbains.

l'offre de services. Ces mesures pourraient s'inscrire dans le cadre d'une modernisation de la législation et de la réglementation afférente aux taxis.

Une attention particulière devrait également être accordée à la gestion de la circulation, de la voirie urbaine et du stationnement. Une meilleure utilisation de l'espace public urbain et de la signalisation permettrait en effet d'augmenter à peu de frais la capacité du réseau viaire et d'optimiser les déplacements urbains. Ceci passera cependant forcément par le renforcement des unités de gestion de la circulation des grandes villes et par la mise en œuvre de plans de circulation adaptés à chaque ville.

Enfin, en terme de financement, il ne fait aujourd'hui aucun doute que des ressources importantes devront être consacrées au secteur dans les années

à venir (en tout cas largement supérieures à ce qu'elles ont été dans le passé). Du fait des capacités d'autofinancement limitées des collectivités locales et des besoins indispensables en investissements lourds (tramsways de Rabat et de Casablanca, mise en œuvre de plans de circulation, infrastructures en voirie urbaine rapide, etc.), la majeure partie des ressources nécessaires au financement des investissements devra cependant être apportée par l'État central, à l'instar des pratiques en cours dans les pays émergents et avancés. En outre, des mécanismes de financement spécifiques aux déplacements urbains pourraient être créés. Quelle que soit la solution retenue, il apparaît nécessaire que l'État central contribue, au-delà des transferts actuels (30% du compte TVA), au financement des investisse-

ments du secteur, définisse des règles claires et précises d'utilisation et de répartition des fonds qu'il alloue et conditionne leur versement à l'adoption, au niveau des agglomérations, de politiques pérennes de déplacements urbains et de développement institutionnel. En terme de financement des services de transport public, le système actuel de péréquation entre tarifs pleins et tarifs préférentiels, qui a aujourd'hui montré ses limites, devrait être corrigé par la mise en place d'une compensation pour obligation de service public.

Ces grandes lignes stratégiques, non exhaustives, constituent à l'heure actuelle une base de travail et de réflexion commune pour l'ensemble des acteurs du secteur. Elles devraient permettre prochainement de définir les mesures spécifiques à court, moyen et long terme qui



Une attention particulière devrait également être accordée à la gestion de la circulation, de la voirie urbaine et du stationnement.