DOCUMENT D'INFORMATION DU PROGRAMME (PID)
ETAPE DE L'EVALUATION

Rapport No.:PID22199

Nom du Programme	Programme de transport urbain
Région	Moyen-Orient et Afrique du Nord
Pays	Royaume du Maroc
Secteur	Transport
Instrument de prêt	Prêt-Programme axé sur les Résultats
	P149653
Identifiant de Programme parent	
Emprunteur(s)	Le Gouvernement du Royaume du Maroc
Agence de mise en œuvre	Ministère de l'Intérieur - Direction générale des Collectivités locales (DGCL)
Date de préparation PID	12 juin 2015
Date prévue de finalisation de l'évaluation	14 juin 2015
Date d'approbation par le conseil d'administration	4 août 2015

I. Contexte national

1. Le Maroc a enregistré un développement économique continu au cours des dernières décennies tout en continuant de rencontrer des défis sociaux. La croissance du PIB par habitant s'est récemment située en moyenne autour de 4,4 pourcent sur une période de 10 ans, comparé à 4 pourcent pour la période 1994-2003, avec un PIB par habitant qui est passé de 1.881 USD en 2004 à 3.108 USD en 2013. Le Maroc s'est avéré relativement résistant dans le contexte du ralentissement économique mondial récent. Cependant, malgré ces gains économiques, qui ont contribué à un net repli du taux de chômage général (de 15,8 pourcent en 1990 à 9 pourcent en 2013), le manque d'offres d'emploi reste un problème social sérieux pour les citoyens, tout particulièrement les jeunes. La main-d'œuvre entre 15 et 24 ans a deux fois moins de chances de trouver un emploi que les adultes, avec un taux de chômage atteignant les 18,5 pourcent. Dans l'ensemble, moins de 50 pourcent de la population marocaine est économiquement active, avec l'un des taux de participation au marché du travail le plus faible parmi les pays émergents. Ceci s'applique particulièrement aux femmes dont le taux de participation de 25 pourcent est très faible. Élargir l'accès aux offres d'emploi pour les citoyens qui sont exclus de manière disproportionnée de l'économie et n'ont que des possibilités limitées de faire entendre leur voix demeure un défi important.

2. Compte tenu de l'exode rural et de la croissance rapide de la population urbaine au cours des dernières décennies, le Maroc est actuellement à un stade relativement avancé de sa transition urbaine. 20 millions d'habitants résident dans les villes, ce qui représente 60 pourcent de la population du pays, comparé à 5 millions en 1970 (37 pourcent de la population totale). D'ici 2020, 70 pourcent de la population devrait vivre dans des zones urbaines, ce qui représenterait 10 millions de citoyens supplémentaires. La population rurale restera assez stable au cours de la même période. Environ un-tiers de la population urbaine, c'est-à-dire près de 6 millions, vit dans des agglomérations de plus d'un million d'habitants. Le développement urbain intervient principalement dans les périphéries des villes à densité relativement faible, loin des zones à forte densité concentrées dans les centres urbains.

3. Les zones urbaines contribuent de plus en plus à l'économie marocaine, alors que la pauvreté urbaine, la vulnérabilité et l'inégalité endémique persistent. Le secteur urbain du pays contribue le plus à l'économie nationale, avec les villes représentant environ 75 pourcent du PIB du Maroc. Malgré cela, près

d'un million de citoyens (5,3 pourcent de la population urbaine) vit en dessous du seuil relatif de la pauvreté, survivant avec moins de 1,3 USD de dépenses par jour. Par ailleurs, 13,6 pourcent de la population urbaine (plus de 2,3 millions de citoyens) sont considérés comme économiquement vulnérables, avec des dépenses quotidiennes se situant dans une fourchette de 1,3 à 1,9 USD par jour et par personne. La probabilité que cette population tombe dans la pauvreté, si elle est exposée à des situations personnelles négatives, est supérieure la moyenne. L'inégalité entrave le potentiel de croissance économique à réduire davantage le taux de pauvreté et retarde l'émergence d'une classe moyenne élargie.

4. La demande en mobilité urbaine dans les principales villes de grande et moyenne taille du Maroc a enregistré une nette augmentation au cours des dernières décennies. Plusieurs facteurs qui devraient persister au cours des prochaines décennies expliquent cette situation. Les villes du pays ont enregistré une expansion rapide en raison de l'urbanisation soutenue et de la demande de la population à vivre dans zones résidentielles à plus faible densité. Le progrès économique récemment enregistré par le Maroc a entraîné des activités à un rythme plus accéléré et le développement de nombreuses activités commerciales en dehors des centre-villes. Des changements sociétaux importants, comme la présence accrue de femmes sur le marché du travail et la plus grande autonomie des ménages plus jeunes ont également contribué à accroître les besoins en mobilité. Ces changements ont été à l'origine d'une croissance considérable des déplacements : dans la plupart des villes, le nombre total des déplacements a au moins doublé au cours des 30 dernières années. Un allongement important du temps de trajet a également été observé, imposant une pression substantielle sur les systèmes de transport urbain des principales villes marocaines.

5. Le printemps arabe a contribué à souligner la forte demande des citoyens en services publics améliorés, notamment dans les zones urbaines, qu'il convient toutefois encore de satisfaire pleinement. Les résultats réalisés grâce à une transformation politique pacifique ont été l'adoption d'un programme inclusif permettant le renforcement du cadre de gouvernance et d'encourager l'adoption de réformes politiques, institutionnelles et sociales. La Constitution adoptée en 2011 reconnaît explicitement les droits sociaux des citoyens et fournit un cadre de gouvernance locale améliorée des affaires publiques au travers d'une décentralisation accrue. La réalisation des réformes promises par le gouvernement central et les villes a incontestablement été plus lente que prévu pour de multiples raisons, notamment l'environnement économique externe défavorable qui affecte le pays et la faiblesse persistante dans la capacité à gérer la demande accrue en services publics, surtout au niveau local. Des progrès plus rapides sont nécessaires, surtout dans le domaine de la qualité des services publics fournis.

II. Contexte sectoriel et institutionnel

6. Les villes sont en charge des transports publics urbains, avec l'appui et la supervision du gouvernement central. La Charte communale de 1960 a délégué aux villes la fourniture des services de transports publics urbains, y compris la maintenance de ses infrastructures et de son équipement. Dans la plupart des villes, ces services sont fournis par des opérateurs privés dans le cadre de contrats de services concédés ou délégués. Le Ministère de l'Intérieur (MdI), au travers de sa Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL), est le ministère de tutelle en charge du secteur. Il est responsable du soutien et de la supervision des activités des villes en matière de transport urbain, en plus de la conception, de la mise en œuvre et du suivi de mesures spécifiques prises au niveau central pour promouvoir le secteur. Le Ministère de l'Économie et des Finances (MEF), notamment sa Direction du Budget (DB), est chargé de financer de manière sélective les infrastructures de transport urbain dans le cadre du Budget Général de l'Etat (BGE). Le Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (MUAT) supervise la réglementation de l'aménagement territorial des zones urbaines, qui influence fortement le développement et le transport urbain. Le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique (METL) apporte son soutien technique dans la mise en œuvre de projets de transports

urbains.

7. Les usagers du transport public urbain souffrent d'une vitesse et d'une fiabilité inadéquate. La vitesse commerciale des transports publics dans les villes communiquée est généralement faible et imprévisible. Elle se situe autour de 5 km/h en moyenne dans les zones urbaines les plus denses du pays aux heures de pointe. Cette situation est principalement due à des arrêts fréquents et inutiles, des interactions avec des véhicules, aux montées et descentes inefficaces des bus et aux embouteillages. Il en découle une perte de temps, de productivité et de qualité de vie pour les citoyens. Les conséquences financières sont également importantes pour le secteur privé, dans la mesure où les opérateurs du transport urbain estiment que leurs coûts d'exploitation en sont augmentés d'au moins 10 pourcent. De plus, cette situation résulte en un manque de fiabilité des transports public et contribue ainsi à accroître son manque d'attrait pour les citoyens, qui préfèrent marcher, même sur des distances de plusieurs kilomètres, lorsque le facteur temps est important pour eux. De même, la fréquence de service est imprévisible, dans la mesure où la plupart des contrats de transport public actuels, conclus dans un cadre juridique inadéquat, ne contiennent pas de dispositions contractuelles exécutoires sur la qualité de service.

8. L'intégration sociale du secteur reste insuffisante, notamment pour les pauvres et les femmes. Les pauvres ne peuvent souvent pas utiliser les services de transport public. La couverture du transport public dans les quartiers pauvres est souvent insuffisante en raison de leur emplacement dans des zones périphériques urbaines et de la mauvaise qualité des routes. Malgré des tarifs relativement faibles, comparé à d'autres pays à revenu intermédiaire, les pauvres ne peuvent souvent pas se permettre d'utiliser le transport urbain compte tenu de la nécessité de combiner différents modes de déplacement. Le transport urbain peut ainsi représenter jusqu'à 20 pourcent des revenus des ménages les plus pauvres. La marche reste par conséquent le mode de transport principal des pauvres, même si l'environnement urbain est largement défavorable aux piétons et que la durée des trajets tend à augmenter. Cette situation entrave leur accès à l'emploi, à l'éducation et aux services de santé, ce qui perpétue le déficit actuel en matière d'intégration sociale. Les questions de genre sont également particulièrement importantes dans le transport public urbain au Maroc. En effet, les femmes sont nettement moins susceptibles d'être titulaires d'un permis de conduire que les hommes. Des cas d'écarts de conduite, de harcèlement et de violence vis-à-vis des usagers en général, et des femmes en particulier, ont été signalés. Une majorité de femmes vivant dans les principales villes estime que l'état du transport public, notamment en termes de sécurité, les empêche d'accéder aux services sociaux de base, limite leurs capacités de participation au marché du travail et réduit potentiellement leurs revenus.

9. Le besoin d'intégration et d'accessibilité améliorée des usagers aux transports publics est important. La plupart des usagers doivent combiner inefficacement différents titres, cartes tarifs de transports pour un même déplacement en raison des déficiences de l'interopérabilité intermodale. Différents modes de transport opèrent selon des horaires non coordonnés, dans la mesure où les opérateurs se considèrent généralement comme des concurrents plutôt que des compléments. La plupart des systèmes de transport urbain ne disposent pas de système d'information des voyageurs en temps réel, qui fournissent aux usagers potentiels des informations en temps opportun sur les options intermodales et les horaires. La capacité existante de pôles de correspondance modernes est largement insuffisante pour servir les besoins des usagers. Les utilisateurs peri-urbains de transports publics n'ont généralement d'autres choix pour rejoindre les zones centrales que de stationner leurs véhicules particuliers à des points de stationnement distants, d'utiliser des taxis individuels ou collectifs et/ou de marcher des distances de plus en plus longues pour atteindre leur correspondance. L'accessibilité aux transports publics est particulièrement problématique pour les personnes à mobilité réduite (PMR), qui représentent jusqu'à 18 pourcent des habitants des principales villes (incluant les personnes âgées et les femmes enceintes ou accompagnées d'enfants). Les infrastructures urbaines, comme les trottoirs, les passages pour piétons et les arrêts de bus manquent cruellement de fonctionnalités d'accessibilité, comme les rampes, les voies d'accès, les ascenseurs, les sièges et les panneaux. L'embarquement dans les bus peut s'avérer particulièrement

difficile pour les PMR, surtout lorsque les bus ne s'arrêtent pas exclusivement aux emplacements désignés.

10. Le secteur des transports urbains est caractérisé par une congestion croissante et une sécurité routière médiocre. Le pays est classé parmi les premiers de la région Moyen-Orient et Afrique du Nord (MENA) en termes d'accidents de la circulation. En 2012, 48.214 accidents de la circulation ont été enregistrés dans les zones urbaines du pays, causant 1.350 décès, 4.570 blessés graves et 61.180 blessés légers. Ces accidents affectent de manière disproportionnée les pauvres, dans la mesure où les piétons, les cyclistes et motocyclistes sont les usagers de la route les plus vulnérables et qu'ils constituent la majorité des décès et des blessures corporelles intervenant dans les accidents de la route. De plus, les accidents sont un fardeau économique pour la société et les ménages, portant un préjudice estimé à environ 2 pourcent du PIB. Les embouteillages représentent également un problème grave dans les principales zones urbaines du pays. A titre d'exemple, plus d'un tiers des principaux carrefours de Casablanca sont fortement congestionnés. Compte tenu de la tendance actuelle, le réseau routier des autres zones métropolitaines principales pourrait arriver prochainement à saturation. Les encombrements affectent négativement la qualité de vie et l'économie. Ils sont à l'origine de stress et de frustration chez les citoyens, de perte de temps et de productivité, de consommation de carburant et de coûts d'exploitation des véhicules (VOC) inutiles, qui diminuent au bout du compte la compétitivité des villes en augmentant les coûts de transport pour les entreprises et les industries.

11. Des sous-investissements importants expliquent en partie l'état actuel du secteur. Les investissements en matière d'infrastructures de transport urbain au niveau local représentaient, ces dernières années, à peine un tiers des investissements requis pour satisfaire les besoins de la population. La plupart des municipalités ont consacré leurs modestes investissements en matière de déplacements urbains à l'expansion de la capacité routière pour faire face à l'augmentation sensible de la motorisation au cours de la décennie écoulée au détriment des transports urbains publics. Malgré les récents efforts du gouvernement pour la réalisation des tramways de Rabat-Salé et Casablanca (1.3 milliard USD), les besoins en investissements dans les infrastructures de transports publics urbains restent considérables. Ils seraient de l'ordre de 3 milliards USD environ au cours de la prochaine décennie selon le MdI. Plusieurs facteurs expliquent le sous-investissement actuel. Les villes disposent de ressources financières limitées pour le secteur, dans la mesure où leurs capacités d'imposition locale sont limitées, principalement restreintes à la taxation foncière et à divers impôts mineurs prélevés sur l'octroi de licences. Pour leur budget, les villes dépendent toujours de transferts budgétaires (60 pourcent de leur budget en moyenne); le gouvernement central étant chargé de collecter 30 pourcent de la taxe nationale sur la valeur ajoutée pour le compte des villes. La capacité d'emprunt local est, par conséquent, limitée. Enfin, le financement du transport public est entravé par l'absence d'un mécanisme de financement optimal du gouvernement central pour soutenir le secteur.

12. La faible viabilité financière a retardé le développement du secteur. Plusieurs opérateurs publics et privés ont déposé le bilan ou cessé leur activité au cours de la décennie écoulée. Cette situation précaire prévaut toujours dans le secteur. Le déficit annuel du transport public urbain a atteint 55 millions USD en 2013 dans les deux plus grandes agglomérations urbaines du pays, Casablanca et Rabat-Salé-Témara. Les recettes ne couvrent qu'une partie modeste des frais d'exploitation pour diverses raisons. Les tarifs sont relativement bas comparés à d'autres pays à revenus intermédiaires; ils ne sont, pour la plupart, pas subventionnés et rarement augmentés en raison de la pression politique. Les contrats de services concédés imposent fréquemment des obligations de service public aux opérateurs, comme la connexion de zones périurbaines éloignées aux centres urbains ou l'offre de tarifs préférentiels aux étudiants et aux enfants scolarisés, sans indemnisation complète de la part des pouvoirs publics. Les opérateurs souffrent également de la concurrence anarchique des taxis collectifs et du secteur informel sur les itinéraires les plus rentables. Les coûts d'exploitation de la plupart des opérateurs sont grevés par des frais d'entretien et des coûts de carburant élevés dus à des parcs vieillissants et à des coûts de personnel considérables.

découlant des sureffectifs hérités du passé. Dans cet environnement difficile, la plupart des opérateurs n'ont pas été en mesure de renouveler leurs flottes de manière suffisante ou d'étendre leurs services pour répondre à la demande.

13. Une capacité institutionnelle inadéquate prévaut encore dans le secteur malgré les améliorations apportées au cours des dernières années. La capacité centrale à contrôler le secteur et à concevoir et mettre en œuvre des programmes de soutien technique pour les villes reste insuffisante. La Division des Déplacements Urbains et des Transports (DDUT) du MdI possède l'expertise adéquate et la capacité à fournir une assistance technique aux villes, notamment pour préparer des plans de déplacements urbains (PDU). Cependant, au regard de ses responsabilités, elle ne dispose que de ressources humaines limitées. Le MdI ne dispose pas non plus de systèmes et outils nécessaires (comme un système centralisé renforcé de suivi du secteur du transport urbain) pour soutenir le secteur. Au niveau local, la plupart des villes n'ont pas la capacité pour assumer de manière appropriée leur rôle dans le secteur. Les ressources humaines expérimentées et compétentes, dotées d'une expertise technique suffisante, sont rares malgré les nombreuses initiatives de renforcement des capacités qui se sont avérées utiles, mais limitées en termes de portée. De plus, les services municipaux chargés du transport urbain sont généralement submergés par des tâches opérationnelles et administratives. Enfin, la plupart des villes (notamment les plus petites) disposent d'une capacité de mise en œuvre limitée, dans la mesure où elles n'ont pas suffisamment d'expérience en matière de gestion de projets complexes et de grands contrats de travaux de génie civil ainsi que de services contractualisés avec le secteur privé.

14. Des lacunes en termes de coordination institutionnelle du secteur persistent au niveau local malgré les mesures prises. La coordination locale des efforts des villes pour parvenir à des synergies de réseaux ou des économies entre autres en matière de transport urbain reste encore imparfaite. Les dispositions institutionnelles nécessaires pour une coopération adéquate entre les municipalités n'ont pas encore été adoptées à grande échelle et ne sont pas encore pleinement fonctionnelles depuis leur introduction par l'amendement de la Charte communale de 2009. Au niveau des agglomérations, il n'y a pas d'autorités locales formelles de transport urbain assurant un rôle de coordination pour le secteur. D'autres entités, surtout les ministères, les régions, les provinces, les wilayas et les agences de développement urbain peuvent prendre des mesures, séparément ou dans le cadre d'une coopération informelle avec les villes, pour répondre aux problèmes du transport urbain, chacune dans le cadre de ses propres compétences.

15. Des politiques non adaptées ont eu un impact négatif sur le transport urbain. Des politiques axées sur les véhicules personnels (comme l'accès facilité aux crédits automobiles) ont été adoptées dans un passé proche par les gouvernements successifs pour s'adapter à la demande croissante de mobilité urbaine. Combinées au développement socio-économique, ces politiques ont conduit à une augmentation rapide de la motorisation au cours de la dernière décennie (passant de 1,3 à 2,3 millions d'automobiles). En l'absence d'autorités organisatrices locales de transport urbain chargées de la planification et de la gestion du secteur, l'utilisation des transports publics urbains par les citoyens n'a pas été traditionnellement encouragée au Maroc jusqu'à ces dernières années. Les bus, qui représentent généralement le mode de transport motorisé le plus économique et le plus efficace dans les villes, ne bénéficient toujours pas de priorité aux intersections ou de voies réservées comme il est courant dans d'autres pays à revenu intermédiaire. Au Maroc, les bus sont contraints de partager les routes fortement congestionnées avec les voitures qui occupent un espace routier considérablement supérieur par passager. De plus, en raison d'un manque d'application du cadre réglementaire, le vide laissé par des services de bus déficients a été comblé par d'autres modes de transport collectif, comme les grands taxis et le secteur informel. Ces modes sont par nature fragmentés et peu réglementés et génèrent, par conséquent, des externalités sociales et environnementales négatives. Enfin, dans un contexte d'urbanisation rapide, le transport et la planification urbaine (y compris l'aménagement du territoire) n'ont pas été correctement intégrés, comme le montrent le cas de récents développements urbains périphériques, avec un faible accès à l'emploi et aux services urbains dans les plus grandes agglomérations du pays.

III. Portée du Programme

A.1 Programme gouvernemental

16. Le Gouvernement marocain (GM) a élaboré un vaste programme cohérent d'investissements et de réformes institutionnelles pour développer le secteur du transport urbain du pays. Pour ce faire, il a consulté de nombreuses parties prenantes, y compris les représentants des villes, des universitaires, des opérateurs privés, des consultants et des membres d'organisations de la société civile. La Banque a également contribué de manière significative à l'élaboration du programme, en collaboration avec d'autres bailleurs de fonds. En effet, au cours des dernières années, la Banque a produit plusieurs analyses détaillées sur différents aspects du transport urbain au Maroc, comme un plan d'action stratégique en matière de réformes, une étude sur les mécanismes de financement et une analyse sur le transport urbain et les handicaps. De plus, la Banque a régulièrement proposé son orientation stratégique au gouvernement central et aux villes pendant la mise en œuvre du PPD sur le transport urbain et la préparation de l'opération de prêt PPR proposée.

17. Le programme gouvernemental consolide les mesures adoptées par le gouvernement central ainsi que les initiatives des villes. Dans la mesure où les problématiques de transport urbain se posent particulièrement dans les grandes zones métropolitaines, le programme se concentre sur les plus grandes agglomérations du pays (comprenant les principales villes de grande et de moyenne taille), y compris le Grand Casablanca (4,5 millions d'habitants), Rabat-Salé-Témara (2 millions), Fès (1 million), le Grand Agadir (1 million), Tanger (1 million), Marrakech (1 million), Meknès (0,5 million), Oujda (0,5 million), Kénitra (0,4 million) et Tétouan-Martil (0,4 million).

18. Les objectifs du programme gouvernemental sont les suivants : (i) réduire les disparités économiques en améliorant l'accès des citoyens aux services sociaux et aux opportunités économiques ; (ii) et améliorer le développement économique urbain en renforçant la productivité grâce à un transport urbain amélioré. Pour atteindre ces objectifs, le programme est divisé en trois sous-programmes : (i) Sous-programme 1: Renforcer les institutions du secteur ; (ii) Sous-programme 2 : Améliorer l'allocation des ressources financières et la viabilité financière du secteur ; et (iii) Sous-programme 3 : Fournir les infrastructures, systèmes et services pour améliorer l'accès des citoyens aux opportunités économiques et aux services sociaux.

Sous-programme 1: Renforcer les institutions du secteur

19. Le développement du secteur du transport urbain souffre des déficiences des villes en termes de capacité institutionnelle et de coordination. La coordination locale des initiatives municipales dans le secteur est encore imparfaite dans la mesure où les villes d'une même agglomération peuvent encore adopter des mesures de transport urbain contradictoires. Par ailleurs, la plupart des villes n'ont pas la capacité d'assumer de manière adéquate leur rôle de prestataires de services dans le secteur. Une majorité de villes (surtout les petites) ne parvient pas à fournir les infrastructures et services de transport urbain nécessaires en raison d'un manque d'expérience dans deux domaines: la gestion de projets complexes et la gestion de contrats conclus avec des prestataires privés dans le domaine des travaux de génie civil et des services.

20. Au cours des dernières années, ces problèmes ainsi que la réglementation déficiente ont entravé la fourniture de services de transport public par des opérateurs privés. Ceci est illustré par les fréquentes interruptions de service ou la résiliation d'un contrat de 15 ans avec le principal opérateur de transport par bus à Rabat. Par conséquent, les représentants du gouvernement central et les représentants des villes sont arrivés à un consensus sur la nécessité d'expérimenter un nouveau modèle institutionnel pour planifier et fournir des services et infrastructures de transport public. La Banque a également soutenu cette approche

en réalisant son étude approfondie sur la réforme du service public, à travers plusieurs opérations (approuvées ou en cours) ainsi que par des activités d'assistance technique.

21. Le MdI a élaboré le sous-programme 1 pour renforcer les institutions du secteur du transport urbain. Ce sous-programme a été présenté et discuté lors de nombreux événements, entériné par les représentants des pouvoirs publics et accueilli favorablement par les représentants des municipalités et les citoyens des villes. Il vise à renforcer: (i) la capacité du gouvernement central à assurer le suivi du secteur; (ii) la coordination institutionnelle entre les villes au niveau de l'agglomération; (iii) les ressources techniques des villes pour planifier le transport urbain; (iv) la capacité technique des villes à planifier le transport urbain; (v) la capacité des villes à fournir les infrastructures et les services ainsi qu'en assurer le suivi; et (vi) les arrangements contractuels entre les villes et des opérateurs privés.

Capacité du gouvernement central à assurer le suivi du secteur

22. Le gouvernement central, principalement au travers du MdI, est chargé de la supervision et du soutien financier et technique du transport urbain local. Cependant, pour cibler son implication, le gouvernement central s'appuie actuellement sur des systèmes de suivi principalement sur papier et limités en termes de profondeur et de portée. Ceci entrave un suivi précis et systématique des progrès et de la performance du secteur et conduit à un soutien qui pourrait être, par occasion, inopportun et non ciblé du gouvernement central au secteur. Par conséquent, dans le cadre du programme gouvernemental, le MdI entend développer à court-terme un système de suivi renforcé et informatisé du secteur.

23. La DDUT travaille actuellement sur ce système, en s'appuyant sur les enseignements tirés de l'expérience internationale. Elle a d'ores et déjà pré-identifié les besoins du secteur avec l'appui stratégique de la Banque. Le système amélioré recueillera et permettra d'analyser un ensemble minimum d'indicateurs portant sur : (i) la performance du secteur, y compris l'offre en déplacements urbains (notamment les parts modales, les flottes et l'infrastructure) et la demande (y compris la distance et la durée des trajets), les coûts d'exploitation, les recettes, les subventions et les niveaux tarifaires ainsi que les externalités (qualité de l'air, problèmes de sécurité, consommation d'énergie, etc.); (ii) la performance fiduciaire des projets, y compris la durée de la passation des marchés, le nombre de soumissionnaires et la durée des paiements des factures ; et (iii) la performance en matière de gestion des projets (respect des délais et des budgets fixés).

24. Ce système de suivi sera complété par une évaluation institutionnelle annuelle réalisée par le MdI pour les 25 plus grandes villes de grande et de moyenne taille du pays. Cette évaluation sera basée, comme le montre l'annexe 1, sur: (i) le niveau de coopération et de coordination entre les municipalités en matière de transport urbain au niveau local, (ii) les capacités et ressources pour planifier et contrôler les infrastructures et services de transport urbain au niveau local et (iii) la capacité de mettre en œuvre des infrastructures et services de transport urbain au niveau local. Le score qui en découlera facilitera le suivi par le MdI des progrès des institutions locales et les besoins des villes pour cibler correctement le soutien et l'assistance requis.

Coordination institutionnelle entre les villes au niveau des agglomérations

25. Les plus grandes régions urbaines du pays se sont rapidement étendues au cours des dernières années, conduisant ainsi à la création de plusieurs agglomérations. Aujourd'hui, en raison d'une coopération inefficace et principalement informelle, les villes peuvent prendre des mesures contradictoires pour gérer leurs problèmes de transports urbains, chacune dans les limites de ses frontières géographiques. Des structures de gouvernance s'avèrent nécessaire pour la coopération inter-municipalités, afin de gérer plus efficacement les services qui dépassent souvent les frontières municipales, comme c'est le cas pour le transport urbain. En créant un groupement d'agglomération, les autorités locales transfèrent leur

responsabilité en matière de transports urbains à cette entité.

26. Le programme du gouvernement entend améliorer la coordination entre les municipalités et la capacité de planification du secteur en encourageant les villes à créer des groupements d'agglomération, lorsque nécessaire. Les municipalités formant le Grand Rabat ont ainsi créé le *Groupement Al Assima* comme initiative pilote en 2011. Plusieurs autres municipalités faisant partie des plus grandes agglomérations du pays mettent actuellement en place des groupements d'agglomération. Le MdI travaille actuellement sur le renforcement du cadre réglementaire de ces dispositions institutionnelles. Il a également programmé des mesures institutionnelles pour renforcer les capacités des groupements d'agglomération, pour permettre à ces structures de planifier correctement le transport urbain au niveau des agglomérations.

Ressources techniques des villes pour planifier le transport urbain

27. Le programme du gouvernement vise également à encourager la réalisation par les municipalités de plans de déplacements urbains (PDU) à travers une démarche structurée et participative. Ces plans doivent découler d'une analyse des données primaires et secondaires ainsi que de consultations avec les citoyens. Ils doivent contenir: l'examen du contexte local; (ii) une description des caractéristiques actuelles du système de déplacement; (iii) l'identification des besoins, problèmes et lacunes actuels en matière de déplacements; (iv) la détermination des manques à combler par rapport au résultat souhaité à travers la prévision de la demande future en déplacements; (v) l'identification et l'évaluation d'options potentielles pour atteindre des résultats de mobilité souhaités; et (vi) la recommandation d'un plan d'action et d'un plan d'investissement prioritaire à moyen terme.

28. Dans le cadre du programme gouvernemental, le MdI continuera à soutenir techniquement et financièrement les villes dans l'élaboration de leur PDU. La DGCL notamment, continuera de financer, jusqu'à hauteur de 50 pourcent, le coût des études et des services de conseil (jusqu'à concurrence de 1,2 million USD) pour la préparation des PDU par des firmes reconnues; plusieurs villes en ont d'ores et déjà bénéficié de ce soutien financier. De plus, la DGCL entend fournir aux villes les outils méthodologiques et techniques (comme des guides) pour améliorer la qualité et la pertinence des PDU.

Capacité technique des villes à planifier le transport urbain

29. Pour renforcer la capacité technique des villes à planifier le transport urbain, le GM a récemment organisé plusieurs activités de renforcement des capacités. Plus de 50 employés et représentants des régions et des villes ont bénéficié de formations avec le soutien de bailleur de fonds, y compris de la Banque. Les sujets abordés ont, entre autres, porté sur les systèmes de gestion du trafic et la gestion de la demande en déplacements ainsi que sur les problématiques environnementales et sociales dans la planification du transport urbain. Malgré l'impact positif de ces efforts, de l'avis de tous, la capacité des villes dans le secteur reste particulièrement inadéquate dans des domaines spécifiques.

30. Le programme gouvernemental entend améliorer la capacité des villes dans les domaines susmentionnés pour consolider les résultats atteints ainsi que d'autres domaines spécifiques. Ces domaines comprennent: (i) l'intégration du transport urbain et de la planification urbaine (y compris l'aménagement territorial); (ii) la gestion des projets appliquée aux transports urbains; et (iii) la préparation et la gestion des contrats de services concédés dans le secteur du transport urbain. Le MdI est en charge de ce renforcement des capacités, avec le soutien des bailleurs de fonds et en coordination avec d'autres ministères, comme le Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (MUAT), le cas échéant.

Capacité des villes à fournir et à assurer le suivi les infrastructures et les services

31. Le programme du gouvernement prévoit d'encourager la création de sociétés de patrimoine par les groupements d'agglomération dans les grandes villes du pays. En tant que sociétés de développement local, les sociétés de patrimoine planifient, financent et mettent en œuvre des investissements dans les infrastructures de transport urbain et supervisent la fourniture des services de transport urbain. Dans la mesure où les sociétés de patrimoine fonctionnent comme des entités de droit privé, elles peuvent mieux attirer et retenir des professionnels et consultants qualifiés que les organismes publics. Un accès amélioré aux ressources humaines conduit généralement à un renforcement des capacités des villes en matière d'infrastructures et de prestations de services.

32. En 2009, Casablanca et le Grand Rabat ont constitué deux sociétés de patrimoine pilotes pour développer leurs tramways : *STRS* et *Casa Transports*. Cette expérience s'est avérée satisfaisante dans l'ensemble, en fournissant les infrastructures promises à temps et selon le budget fixé et des services qui peuvent soutenir favorablement la comparaison avec les normes internationales. En conséquence, d'autres villes et grandes agglomérations du pays, comme Agadir et Marrakech, mettent actuellement en place des sociétés de patrimoine dédiées au transport urbain. Le GM, avec l'aide des bailleurs de fonds, y compris de la Banque au travers le *Programme d'Appui aux Collectivités territoriales* (PACT), fournit des conseils, ressources et outils aux villes pour constituer des sociétés de patrimoine (notamment en matière de structure administrative et juridique optimale, de besoins en effectifs, de ressources informatiques et autres).

Arrangements contractuels entre les villes et les opérateurs privés

33. Les services de transports publics sont généralement fournis au Maroc dans le cadre de contrats de services délégués ou de services concédés par les villes à des opérateurs privés. Les opérateurs sont, pour la plupart, actuellement rémunérés sur la base de contrats à risque commercial et industriel, au titre desquels l'opérateur conserve les recettes générées par les usagers en échange de la fourniture d'un service particulier. Cette situation impose un risque commercial considérable au secteur privé, en raison de l'absence de règles du jeu équitables dans la concurrence avec des modes intermédiaires mal réglementés, comme les taxis collectifs et le secteur informel. Par conséquent, le secteur souffre de déséquilibres financiers : peu d'opérateurs font des profits, ce qui conduit occasionnellement à des interruptions de service et la renégociation fréquente des modalités contractuelles.

34. Le programme gouvernemental entend encourager une transition massive vers des contrats à risque industriel, au titre desquels l'opérateur percevra de l'autorité concédante une compensation au kilomètre, sur la base de la fourniture d'un service particulier. Casablanca et le Grand Rabat utilisent ce type de contrat (comme initiatives pilotes) pour exploiter leur tramway. Des dispositions contractuelles exécutoires et des incitations financières à fournir des services fiables et de qualité se sont avérées globalement satisfaisantes, en permettant la fourniture de services qui soutiennent favorablement la comparaison avec les standards internationaux. Cependant, la transition de contrats à risque commercial et industriel à des contrats à risque industriel uniquement se fera certainement de manière progressive, en raison des modalités et de la durée résiduelle des anciens contrats, ainsi que des capacités techniques et institutionnelles additionnelles requises par ce changement pour contrôler la prestation de services.

Sous-programme 2 : Améliorer l'allocation des ressources et de la viabilité financière du secteur

35. Le secteur du transport urbain est fortement capitalistique; selon le MdI, il nécessiterait environ 3 milliards USD au cours de la prochaine décennie. Ceci étant, les capacités d'investissement des opérateurs privés sont fortement limitées par la faible viabilité financière du secteur au Maroc, due aux tarifs contenus, qui ne sont pas compensés pour leur majeure partie, par des obligations du service public, la concurrence anarchique et la structure de coûts non concurrentielle. Par ailleurs, les capacités d'investissement des villes sont limitées par leurs faibles ressources financières et leur dépendance

budgétaire des transferts fiscaux. Le GM prévoit de combler l'écart en octroyant au cas par cas des subventions pour les investissements en infrastructures de transport urbain locaux pertinents.

36. A cette fin, le GM a mis en place un fonds dédié au transport urbain, le Fonds d'accompagnement de la réforme du transport routier urbain et interurbain (FART) en 2007, comme compte d'affectation spéciale (CAS). Ce fonds est destiné à être utilisé (i) comme incitation financière pour encourager le développement d'infrastructures de transport de masse par les villes, et (ii) pour appuyer la viabilité financière de ces investissements en couvrant le déficit d'exploitation attendu au cours des premières années. Un projet est considéré comme éligible au financement selon des critères liés: (i) à la pertinence stratégique, technique, financière et socio-économique; (ii) aux modalités et processus de coordination, de planification et de mise en œuvre proposés pour le projet; et (iii) à l'urgence des besoins en déplacements des villes. Les critères spécifiques doivent encore être définis.

37. Le programme gouvernemental comprend le renforcement du FART pour améliorer l'allocation des ressources et la viabilité financière du secteur. Cela comprend la définition de ses modalités en matière de gouvernance, financière et de ressources humaines, entre autres. Le MdI et le MEF ont considérablement progressé dans l'identification des composantes clés de son renforcement, avec l'appui stratégique de la Banque et conformément à l'expérience internationale. En novembre 2013, le GM a amendé la loi de finances pour définir la portée et les objectifs du FART. En juillet 2014, il a publié un arrêté interministériel établissant sa structure de gouvernance. En octobre 2014, différents comités ont été constitués pour apporter un appui technique et stratégique au FART. Par ailleurs, le MdI et le MEF ont convenu d'affecter chaque année au moins 230 millions USD au FART. Ces deux entités travaillent actuellement sur les composantes restantes avec l'appui de la Banque.

Sous-programme 3 : Fourniture des infrastructures et des services pour améliorer l'accès des citoyens aux opportunités économiques et aux services sociaux

38. Le programme gouvernemental comprend des dépenses visant à améliorer l'accès des citoyens aux opportunités économiques et aux services sociaux, incluant: (i) les systèmes de régulation du trafic, (ii) les systèmes de priorité aux carrefours, (iii) les systèmes de transport intelligents, (iv) les systèmes d'intégration intermodale billettique et tarifaire, (v) les tramways (incluant matériel roulant et équipements), (vi) les pôles de correspondance, (vii) les couloirs bus, (viii) le matériel roulant de bus et (ix) la matériel roulant de taxis. Les tables 7 and 8 de l'annexe 1 fournissent des détails sur les dépenses comprises dans le Sous-programme 3.

A.2 Programme PPR

39. En se basant sur les besoins identifiés lors de la préparation du programme gouvernemental et pour accroître la sélectivité de l'appui de la Banque, le programme du PPR (le Programme) est axé sur les activités suivantes :

40. ***Activités pour renforcer les capacités centrales à planifier et à assurer le suivi le secteur du transport urbain (domaine de résultats 1)***. Ces activités, au niveau central et dans la zone du Programme, couvrent :

- Renforcement du système central de suivi du secteur (Sous-programme 1)
- Renforcement du FART (Sous-programme 2)

41. ***Activités destinées à renforcer les capacités locales à planifier, mettre en œuvre et contrôler les activités de transport urbain (domaine de résultats 2)***. Ces activités, axées sur les villes de plus de 100 000 habitants de la zone du Programme, couvrent:

- Renforcement des capacités locales à coordonner les initiatives au niveau des agglomérations au travers des groupements d'agglomérations ou autres dispositions similaires (Sous-programme 1).
- Renforcement des capacités et des ressources techniques locales pour planifier les activités de transport urbain via la préparation adéquates de plans de déplacements urbains (ou documents similaires) à l'aide d'un processus structuré et d'une démarche participative, ainsi que des programmes de renforcement des capacités spécifiques au secteur (Sous-programme 1).
- Renforcer des capacités locales à mettre en œuvre et assurer le suivi des infrastructures et systèmes de transport urbain a travers des sociétés de patrimoine ou autres dispositions similaires (Sous-programme 1)

42. *Activités destinées à réduire le temps de trajet en bus dans des corridors ciblés (domaine de résultats 3)*. Ces activités se dérouleront dans des villes de plus de 100.000 habitants dans la zone du Programme dans lesquels les problématiques de transport urbain se posent particulièrement. Ces activités, qui incluront des sous-projets qui sont un sous-ensemble du Sous-programme 3, seront principalement axées sur les infrastructures et systèmes de bus avec pour objectif une amélioration de la vitesse commerciale des bus, de rendre plus pratique les connections intermodales et en définitive d'améliorer le service pour les utilisateurs. Les critères de sélection des municipalités participantes et des sous-projets éligibles seront définis dans le POM avant la mise en vigueur.

43. Les dépenses typiques appuyées par le Programme (détaillé en Annexe 1) incluront respectivement:

- (i) Couloirs de bus
- (ii) Pôles de correspondance
- (iii) Système de priorité aux carrefours
- (iv) Système de régulation du trafic
- (v) Systèmes d'intégration billettique
- (vi) Système de transport intelligent (incluant des systèmes d'information des voyageurs)

44. Ces sous-projets typiquement (i) sont économiques à mettre en œuvre et à exploiter ; (ii) ont un impact socio-économique élevé sur les citoyens particulièrement sur les femmes qui ont tendance à utiliser les bus plus souvent que les modes de transport individuels tels les voitures ; (iii) sont plus accessibles et abordables pour les 40 pourcent de la population les plus pauvres qui ont tendance à consacrer une plus grande part de leur revenu au transport urbain ; et (iv) ont tendance à ne pas être priorisés par les gouvernements centraux et les villes à travers le monde. Ces activités compléteront d'autres sous-projets plus élaborés (comme les tramways) qui devraient être financés par le FART.

45. La table suivant compare le Programme (cellules grisées) au programme gouvernemental.

Table 1. Comparaison entre la portée du Programme (cellules grisées) et celle du programme gouvernemental 2015-2019

<i>Sous-programme 1: Renforcer les institutions du secteur (195 million USD sur 200)</i>	
Activités de renforcement du système central de suivi du secteur	Zone du Programme ¹
Activités de renforcement des capacités locales à coordonner les initiatives au niveau des agglomérations au travers des groupements d'agglomérations	
Activités de renforcement de capacité et des ressources techniques locales pour planifier le transport urbain à travers la préparation de plans de déplacements urbains	
Renforcer des capacités locales à mettre en œuvre et assurer le suivi du transport urbain à travers des sociétés de patrimoine	
Activités de renforcement de capacité	
<i>Sous-programme 2 : Améliorer l'allocation des ressources financières et la viabilité financière du secteur (15 million USD sur 15)</i>	
Activités de renforcement du FART	Niveau central
<i>Sous-programme 3 : Fournir les infrastructures, systèmes et services pour améliorer l'accès des citoyens aux opportunités économiques et aux services sociaux (140 million USD sur 2500)</i>	
Couloirs de bus, pôles de correspondance, systèmes de régulation du trafic, systèmes de priorité aux carrefours, systèmes de transport intelligents et systèmes d'intégration billettique.	Zone du Programme
	Hors de la zone du Programme
Tramways, matériel roulant de bus et flotte de taxi.	Zone du Programme
	Hors de la zone du Programme

Table 2. Dépenses annuelles estimées du Programme, 2015-2019 en USD M (sous-programme 3)

¹ Restreinte aux régions suivantes : Tanger-Tétouan-Al Hoceima, Oriental, Fès-Meknès, Béni Mellal-Khénifra, Rabat-Salé-Kénitra, Casablanca-Settat, Marrakech-Safi, Drâa-Tafilalet et Souss-Massa.

Dépenses (en million USD)	2016	2017	2018	2019	Total
Système de régulation du trafic	12	4	0	0	16
Système de priorité aux carrefours	3	2	1	0	6
Systèmes de transport intelligents	0	0	1	0	1
Systèmes d'intégration billettique	3	0	1	0	4
Pôles de correspondance	5	12	5	5	27
Couloirs de bus	30	35	21	0	85
Total	53	53	29	5	140

Activités à risque élevé.

46. Comme cela a été confirmé pendant la préévaluation, le Programme ne prévoit pas d'activités susceptibles d'avoir un impact négatif important sur l'environnement et/ou les personnes affectées, tel que défini dans la politique opérationnelle (OP) 9.00. De plus, il ne prévoit aucun contrat de travaux, de biens, de services de conseil et de services hors conseil au-delà des seuils du comité d'examen des marchés (*Operations Procurement Review Committee - OPRC*)². Le montant maximum des contrats prévus devrait se situer à 20 millions USD pour les travaux de génie civil, 10 millions USD pour les biens, 5 millions de dollars pour les services hors conseil et 10 millions de dollars pour les services de conseil, conformément au profil d'achat des dépenses du Programme. Dans le cadre de l'appui à la mise en œuvre, la Banque s'assurera qu'aucune activité à risque élevé n'est engagée au titre du Programme.

Participation des citoyens

47. Au cours des dernières années, les villes ont organisé diverses consultations publiques au niveau local pour préparer le programme du gouvernement, notamment durant la préparation des plans de déplacements urbains. Pour évaluer le Programme proposé, les villes et les wilayas mèneront conjointement des consultations publiques spécifiques. Pendant ces consultations, la conception du Programme sera présentée aux acteurs des communautés locales, au secteur privé et à la société civile (y compris aux groupes de plaidoyer de l'égalité hommes-femmes). Les opinions des parties prenantes sur les activités qui les concernent directement seront compilées et prises en compte dans la conception. Par ailleurs, les bénéficiaires seront en mesure de donner leur feedback pendant la mise en œuvre. En particulier, les parties prenantes publiques et privées pourront présenter des plaintes et obtenir des informations sur les activités du Programme au travers des mécanismes de gestion de doléances (*Grievance Redress Mechanisms - GRM*), inclut dans le Plan d'action du Programme (PAP).

Bénéfices axés sur la dimension genre

48. Les infrastructures et systèmes du Programme intégreront des caractéristiques typiques de sécurité, de sûreté et d'accès universel comme : un éclairage amélioré dans les pôles de correspondance, des grilles de sécurité routière pour les couloirs de bus, des caméras de vidéosurveillance dans les pôles de correspondance et des systèmes de régulation du trafic, ainsi que des rambardes pour les personnes à mobilité réduite dans les pôles de correspondance. Pendant la préévaluation, la Banque a appuyé des consultations pour mieux comprendre les besoins des femmes dans les transports publics urbains et confirmé que les activités d'infrastructures et de systèmes sont correctement conçues pour tenir compte de leurs besoins.

² 50 millions USD pour des ouvrages, 30 millions USD pour des biens, 20 millions pour des services autres que de conseil et 15 millions USD pour des services de conseil.

49. Par ailleurs, la Banque est en cours de réalisation d'une étude financée par l'UFGE afin de mieux comprendre les défis que rencontrent les hommes et les femmes dans le transport urbain dans le Grand Rabat, à Tanger et à Kénitra. L'étude recommandera un éventail de mesures potentielles pour améliorer le transport urbain, en mettant l'accent sur les questions sociales ainsi que celles liées au genre. Les recommandations de l'étude seront utilisées pour garantir une mise en œuvre adéquate du Programme proposé et concevoir de futures opérations dans le domaine du transport.

Initiatives en matière de sécurité routière

50. Outre le financement par le Programme de dépenses à caractéristiques de sécurité routière, comme les grilles de sécurité pour les couloirs de bus, la Banque apporte un appui stratégique, institutionnel et technique continu au ministère de tutelle concerné pour améliorer la sécurité routière au Maroc avec l'aide de la Global Road Safety Facility (GRSF). Plus précisément, la Banque soutiendra : la mise en place d'une agence nationale chargée de la sécurité routière, qui sera l'agence chef de file responsable des résultats en matière de sécurité routière ; (ii) la préparation d'une nouvelle stratégie nationale de sécurité routière pour la prochaine décennie, sur la base d'une évaluation des réalisations de la stratégie actuelle ; et (iii) la préparation d'un amendement au Code de la route actuel (No. 52-05), prévoyant des mesures de sécurité routière renforcées, comme l'obligation au niveau national des dispositifs de retenue pour les enfants. Pendant la mise en œuvre, la Banque assurera la coordination de ces activités avec le Programme.

Rôle des partenaires au développement

51. Le PPR proposé a été préparé en consultation avec des bailleurs de fonds et des institutions financières internationales (IFI) actifs dans le domaine du transport urbain dans le pays. Un large consensus prévaut entre les bailleurs de fonds et les partenaires au développement sur l'importance d'accorder un appui solide au secteur du transport urbain. Des discussions ont été menées avec les représentants de l'Agence française de développement (AFD), de la Banque africaine de développement (BAD) et de la GIZ pour assurer une coordination avec les initiatives en cours des bailleurs de fonds. L'AFD a été particulièrement active dans le secteur ces dernières années. Elle a financé les tramways de Rabat-Salé (62 millions USD) et de Casablanca (32 millions USD) en coordination avec la Banque européenne d'Investissement (BEI). En 2013, l'AFD a également organisé les Journées nationales du Transport urbain (JNTU), qui ont été bien accueillies. De même, la GIZ a prêté son concours à des villes sur des questions liées au secteur du transport urbain en organisant des activités de renforcement des capacités et de réseautage, structurées autour du programme de coopération urbain CoMun, qui regroupe 11 villes de taille moyenne et grande au Maroc dans sa communauté de pratique du transport urbain. La plupart des bailleurs de fonds consultés entendent poursuivre activement leurs activités dans le secteur. L'AFD, par exemple, étudie actuellement le financement du sous-projet d'Agadir et de l'extension des lignes de tramway à Casablanca et à Rabat (éventuellement conjointement avec la BEI). Pendant la phase de mise en œuvre, la Banque restera à l'écoute des bailleurs de fonds et des partenaires au développement, en vue d'une coordination étroite et d'une éventuelle collaboration.

IV. Objectif de développement du Programme (PDO)

52. L'objectif de développement du Programme (PDO) consiste à renforcer les capacités des institutions de transport urbain à planifier, mettre en œuvre et assurer le suivi des infrastructures et services et à réduire les temps de trajet en bus dans des corridors ciblés dans la zone du Programme³.

V. Environnemental et social

³ Restreinte aux régions suivantes: Tanger-Tétouan-Al Hoceima, Oriental, Fès-Meknès, Béni Mellal-Khénifra, Rabat-Salé-Kénitra, Casablanca-Settat, Marrakech-Safi, Drâa-Tafilalet et Souss-Massa.

53. Une évaluation des systèmes environnementaux et sociaux (ESES) du Programme a été réalisée par la Banque en étroite collaboration avec le client pour identifier les impacts sociaux et environnementaux potentiels devant être pris en charge dans le cadre du PPR proposé. L'ESES a évalué, sur la base des exigences de la politique opérationnelle OP/BP 9.0, les systèmes nationaux et municipaux par rapport à leurs capacités institutionnelles et performances, politiques et bases réglementaires, mécanismes de consultation et GRM pour gérer et atténuer les impacts. Le portefeuille des projets typiques à réaliser a également été analysé pour identifier des effets environnementaux et sociaux typiques. L'ESES a été fondée sur l'examen du cadre juridique, réglementaire et institutionnel lié aux questions environnementales et sociales, une vaste consultation des parties prenantes du Programme et des informations recueillies durant les visites sur site. L'évaluation s'inspire également des expériences acquises dans le cadre de la mise en œuvre d'instruments de sauvegarde lors de précédents projets similaires au Maroc.

54. Les activités financées dans le cadre du Programme devraient avoir un impact globalement positif, les impacts environnementaux et sociaux négatifs faibles à modérés. Les besoins en terres (temporaires ou permanents) nécessaires dans le cadre de la composante 'infrastructures' du Programme devraient être couverts par des terrains appartenant à l'État. En fonction de la nature, de la portée et de l'échelle des travaux prévus, les effets négatifs attendus devraient être les impacts de travaux de construction typiques, spécifiques aux chantiers, et généralement limités à la phase de construction, comme le bruit, la poussière, les vibrations, les fumées émanant des matériaux de bitumage et de transport, les perturbations du trafic et l'accès aux activités en bord de route, etc. Compte tenu de la portée des activités, une réinstallation est fortement improbable, même s'il est possible que des acquisitions minimales de terres pourraient s'avérer nécessaires pour la réalisation de travaux d'infrastructures, comme par exemple, l'élargissement des routes dans les emprises actuelles. Dans la mesure où aucun projet d'envergure ou à risque élevé n'est prévu, le Programme exclura toutes les activités jugées susceptibles d'avoir des impacts négatifs significatifs, sensibles, multiples ou sans précédent sur l'environnement et/ou les personnes affectées. Les financements exclus comprendraient des extensions nouvelles ou majeures de grande portée ou des investissements relevant de la catégorie A⁴.

55. L'ESES est arrivée à la conclusion que le système marocain de gestion environnementale est relativement complet et qu'il est, à de nombreux égards, conforme aux principes fondamentaux de l'OP 9.00. Le cadre juridique du pays est favorable, à la fois à la protection de l'environnement et à la conservation des ressources naturelles. Il comporte des lignes directrices pour le développement d'outils de gestion environnementale pour traiter les aspects environnementaux liés à des activités et investissements en matière de développement. Les principales faiblesses dans la mise en œuvre des systèmes de gestion environnementale du programme (SGE) émanent des capacités des parties prenantes, principalement au niveau local. Les faiblesses ont été identifiées dans la collecte, l'analyse et l'interprétation des données environnementales enregistrées sur des formulaires de contrôle, l'identification des impacts environnementaux et le contrôle des mesures d'atténuation et des plans de gestion environnementaux. Les initiatives de renforcement des capacités visant à renforcer les capacités des parties prenantes, surtout au niveau local, ont été incluses dans le Programme. La mise en place d'un point focal chargé des aspects environnementaux dans les villes participantes contribuera également à améliorer les systèmes de gestion environnementale et sociale (SGES)

⁴ Exemples de projets de Catégorie A : les centrales électriques, les infrastructures de transport comme les routes et les autoroutes, les métros et tramway en zones urbaines et les ports ; les investissements dans les industries extractives ; l'exploitation forestière commerciale ; les infrastructures hydriques (eaux de surface et souterraines), y compris les barrages ou les projets impliquant la répartition ou l'adduction d'eau, y compris les transferts ou activités entre les bassins qui entraînent des changements importants dans la qualité ou la disponibilité de l'eau ; et la construction d'installations de fabrication ou de transformation industrielle.

56. L'ESES a évalué la conformité du système de gestion sociale marocain avec les principes fondamentaux de la politique opérationnelle PO 9.00 et constaté quelques écarts par rapport aux exigences du Programme. Le Maroc dispose d'un cadre juridique solide pour réglementer les procédures d'acquisition et d'expropriation des terres. Généralement, l'expropriation répond aux exigences fondamentales de transparence, d'équité et de responsabilité. De même, le système marocain contient des dispositions d'indemnisation des personnes titulaires de titres formels et affectés par les réinstallations. La restauration des moyens de subsistance et l'extension de l'assistance aux usagers informels dans le cadre des efforts de réinstallation doivent faire l'objet d'une plus grande attention et être améliorés. Même s'il est prévu que les sous-projets d'infrastructure du programme utilisent des terres de l'État et du domaine public municipal, dans le cas improbable où l'acquisition des terres et/ou une réinstallation devait intervenir, les villes participantes devront s'assurer que les personnes affectées seront compensées en temps utile et de manière adéquate et qu'elles bénéficieront d'une aide pour restaurer leurs moyens de subsistance. Ceci concerne particulièrement les commerçants qui occupent sans autorisation des terrains publics et emprises. Le processus à observer pour éviter, si possible, et gérer les impacts sociaux négatifs, s'ils devaient se présenter, en particulier ceux liés à d'éventuelles acquisitions de terrains, sera décrit dans le manuel technique. L'élaboration de ce manuel et sa mise en œuvre font partie du plan d'action de l'ESES (point 1.1 et 2.1 respectivement de l'ESES). Des consultations publiques soutenues et opportunes ainsi que la prise en compte des mécanismes de réclamations en cas de plainte, facilement accessibles aux communautés, sont d'autres exemples d'amélioration supplémentaires possibles.

57. Le Programme offre la possibilité de renforcer le système général de gestion environnementale et sociale du transport urbain du pays. Les mesures visant à renforcer ces performances sont incluses dans le programme par rapport au: (i) système de gestion environnementale et sociale; (ii) suivi et à la mise en œuvre du système; et (iii) aux capacités de gestion environnementale et sociale. Plus précisément, le Programme adoptera un guide technique (GT) afin d'établir des procédures claires pour aider les villes participantes à évaluer, gérer et contrôler les impacts environnementaux et sociaux des projets de transport urbain. Dans le cadre de l'évaluation, les villes participantes appliqueront un mécanisme de contrôle pour exclure les tronçons ou les interventions susceptibles d'entraîner des risques sociaux ou environnementaux non admissibles au titre du PPR. Les mesures de renforcement des capacités comprendront : (i) la désignation au sein des villes participantes de points focaux chargés de la gestion sociale et environnementale ; (ii) la mise en place (ou la formalisation) par les villes participantes de mécanismes de prise en charge des réclamations (GRM) ; (iii) la définition d'outils spécifiques pour la communication, le reporting et le suivi des activités des villes participantes ; (iv) et la révision du décret relatif à l'étude d'impact environnemental pour inclure les consultations publiques et la diffusion publique de la documentation. Le Programme inclura également des activités de renforcement des capacités et de sensibilisation du personnel technique et de représentants traitant des aspects de gestion environnementale et sociale des villes participantes. La mise en œuvre de ces mesures sera assurée par leur inclusion dans les actions du PAP général.

VI. Dispositions institutionnelles et de mise en œuvre du Programme

58. Le Ministère de l'Intérieur (MdI) sera l'agence responsable du Programme. Le MdI utilisera les mécanismes existants de coordination interne pour le Programme. Le MdI pourra occasionnellement consulter des parties prenantes externes incluant d'autres ministères ainsi que des représentants de la société civile ainsi que du secteur privé si nécessaire. La DGCL sera le point focal de la Banque pour le Programme. D'autres entités du MdI seront responsables pour la mise en œuvre des activités les concernant directement.

59. La Division des Déplacements Urbains et des Transports (DDUT) du MdI sera chargée du suivi de la mise en œuvre quotidienne du Programme. La DDUT préparera aussi les rapports annuels d'activité, les

états financiers et la revue à mi-parcours du Programme. Des directives détaillées sur l'établissement des rapports figureront dans le manuel des opérations du programme (POM) qui sera préparé et adopté par le MdI.

60. Les municipalités participantes seront chargées de la planification, de la budgétisation et de la mise en œuvre des activités du Programme relatives aux infrastructures, soit (i) directement ou (ii) au travers de sociétés de patrimoine. Par conséquent, les villes participantes seront directement ou indirectement responsables de la passation des marchés, de l'administration et de la gestion des contrats, de la supervision technique, du suivi et reporting des progrès réalisés dans le cadre des sous-projets au gouvernement central.

61. les municipalités requièrent une expertise technique et managériale adéquate pour mener à bien leur mandat. La plupart d'entre elles disposent de capacités relativement limitées pour mettre en œuvre des projets de transport urbain complexes, comme ceci a été confirmé durant la préparation. Cependant, le Programme ne prévoira que des investissements modérément complexes. Par ailleurs, des activités de renforcement des capacités spécifiques au Programme ont été intégrées dans sa conception pour atténuer ce problème

62. La Banque sera chargée : (i) de l'examen des progrès accomplis dans la mise en œuvre et la réalisation des résultats et DLI du programme ; (ii) de fournir une assistance sur les problèmes de mise en œuvre et le renforcement des capacités ; (iii) du suivi de la performance des systèmes nationaux pour assurer leur adéquation constante, au travers de rapports d'activité du Programme, de rapports d'audit et de visites sur le terrain ; (iv) de contrôler les changements de risques dans le Programme ; (v) de s'assurer de la conformité avec les accords juridiques et, le cas échéant, le PAP.

VII. Contact

Banque mondiale

Contact: Vickram Cuttaree

Titre: Economiste en infrastructure principal

Email: vcuttaree@worldbank.org

Emprunteur/Client/Bénéficiaire

Contact: Ms Sabah Benchekroun

Titre: Chargée de mission auprès du Chef du Gouvernement

Tel: +212 (0) 5 37 68 73 16

Email: benchekroun@affaires-generales.gov.ma

Agence(s) de mise en œuvre

Ministère de l'Intérieur - Directeur général des Collectivités locales (DGCL)

Contact: M. Abdellatif Bencherifa

Titre: Wali - Directeur général, DGCL, Ministère de l'Intérieur

Tel: +212-537-215-702

Email: abencherifa@interieur.gov.ma

VIII. Pour plus d'information, contacter:

The InfoShop

The World Bank

1818 H Street, NW

Washington, D.C. 20433

Telephone: (202) 458-4500

Fax: (202) 522-1500

Web: <http://www.worldbank.org/infoshop>