

**PRET-PROGRAMME AXE SUR LES RESULTATS - DOCUMENT D'INFORMATION
ETAPE DU CONCEPT**

Numéro du rapport: PID0008486

(le numéro du rapport est automatiquement créé par IDU et ne doit pas être changé)

Nom du Programme	<i>Programme de transport urbain</i>
Région	<i>Moyen-Orient et Afrique du Nord</i>
Pays	<i>Maroc</i>
Secteur	<i>Transport</i>
Instrument de prêt	<i>Prêt-Programme axé sur les Résultats</i>
Identifiant de Programme parent	<i>P149653</i>
Emprunteur(s)	<i>Royaume du Maroc</i>
Agence de mise en œuvre	<i>Ministère de l'Intérieur - Direction générale des Collectivités locales (DGCL)</i>
Date de préparation du PID	<i>6/11/2014</i>
Date estimée de finalisation de l'évaluation	<i>11/21/2014</i>
Date estimée de l'approbation par le conseil d'administration	<i>2/17/2015</i>
Décision de la revue du concept	A la suite de la revue de ce concept, la décision a été prise de poursuivre la préparation de l'opération

I. Introduction et contexte

A. Contexte du pays

1. Compte tenu de l'exode rural et de la croissance rapide de la population urbaine au cours des dernières décennies, 20 millions d'habitants résident dans les villes, ce qui représente 60 pour cent de la population du pays, comparé à 5 millions en 1970 (37 pour cent de la population totale). D'ici 2050, 70 pour cent 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.

2. Près d'un million de citoyens (5,3 pour cent 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 pour cent 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.

3. 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.

B. Contexte sectoriel et institutionnel

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. Dans la plupart des villes, le nombre total des déplacements a au moins doublé au cours des 30 dernières années. Contrairement aux pays comparables, les services de bus n'ont pu pas assurer une satisfaction satisfaisante des besoins des citoyens en mobilité, représentant seulement 14% des trajets à Rabat et Casablanca par exemple. Par conséquent, les véhicules particuliers, motocycles et taxis sont rapidement devenus les principaux moyens de transport de la population. Il est prévu que le taux de possession des véhicules continue de croître entre 3 à 5% annuellement pour la prochaine décennie. Malgré des trajets de plus en plus longs, la marche reste le principal moyen de locomotion dans le pays country (plus de 50% des trajets), particulièrement pour les plus démunis.

5. Le développement du secteur est contraint par les limites constatées en matière de capacité et de coordination, principalement au niveau des villes. Comme définie par la Charte communale, la fourniture de services publics, incluant la maintenance des infrastructures et de l'équipement, est la responsabilité des municipalités, qui disposent de capacité limitée sur le plan humain, technique et institutionnel. 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. La gestion centrale du secteur est également fragmentée.

6. La performance du secteur des transports publics urbains souffre d'une vitesse et d'une fiabilité inadéquates ce qui pousse les citoyens à utiliser la marche et les véhicules particuliers pour des raisons de flexibilité. Il y a un manque de bus du fait du sous-investissement des opérateurs qui ne peuvent générer suffisamment de revenus pour réinvestir. Par exemple, la flotte de bus de Casablanca ne compte que 175 bus par million de citoyens contre une moyenne de 1,000 buses dans la majeure partie des villes d'Amérique latine. La résultante est l'usage massif des taxis, qui contribuent aux embouteillages, au manque de sécurité et à la pollution. De plus, la performance opérationnelle des transports publics urbains est limitée par les systèmes de gestion de trafic qui ne donnent pas de priorité à ces derniers et au manque d'infrastructures dédiées comme des couloirs bus. La vitesse commerciale communiquée des transports publics dans les villes est, par conséquent, 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.

7. Le besoin 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. L'accessibilité aux transports publics est particulièrement problématique pour les personnes à mobilité réduite (PMR), qui représentent jusqu'à 18 pour cent 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.

8. Des sous-investissements importants expliquent en partie l'état actuel du secteur du fait du manque de ressources des villes. Pour leur budget, les villes dépendent toujours de transferts budgétaires (60 pour cent de leur budget en moyenne); le gouvernement central étant chargé de collecter 30 pour cent de la taxe nationale sur la valeur ajoutée pour le compte des villes. La capacité d'emprunt local est, par conséquent, limitée. 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. Par conséquent, les opérateurs privés de bus sont confrontés à un modèle d'affaire difficile (tarifs relativement faibles, risque commercial et responsabilité de renouvellement de matériel roulant). Enfin, le financement du transport public est entravé par l'absence d'un mécanisme de financement optimal (FART) du gouvernement central pour soutenir le secteur, qui n'est pas encore opérationnel.

9. Ce mécanisme de financement est aussi un outil pour encourager la réforme du secteur au niveau local. Le gouvernement prévoit que le financement du FART soit conditionnel à un ensemble de critères, incluant (i) la cohérence du projet (ii) l'inclusion de mécanismes de coopération intercommunale (iii) l'utilisation de société de patrimoine et la concession des opérations au secteur privé, ainsi (iv) que le niveau de pertinence stratégique, technique, financier et socioéconomique du projet.

C. Lien avec le Partenariat stratégique du Pays (CPS)

9. Le Prêt-Programme axé sur les Résultats (PPR) est conforme au Cadre de Partenariat stratégique (CPS) 2014-2017. Il soutiendra le Domaine de résultats 1: "Promouvoir une croissance compétitive et inclusive" du CPS, en permettant un meilleur accès des citoyens (incluant les pauvres, les femmes et les personnes à mobilité réduite) aux opportunités économiques et aux emplois dans les villes. Le Programme soutiendra également le Domaine de résultats 3 du CPS, "Renforcer la gouvernance et les institutions en vue d'une prestation de services améliorée" à de nombreux égards. Plus particulièrement, il contribuera à la réalisation du Résultat stratégique 3.2, "Favoriser une gestion plus transparente et responsable des ressources publiques" à travers le renforcement du mécanisme de financement structuré pour le secteur. Il appuiera également le Résultat stratégique 3.3: "Améliorer la capacité de planifier, gérer et évaluer la fourniture des services clés, notamment au niveau local" en renforçant la capacité des municipalités à planifier et à gérer la fourniture des infrastructures et services de transport urbain. Le PPR proposé contribuera à la réalisation du Résultat stratégique 3.4: "Étendre l'accès aux services de base" en appuyant des infrastructures et systèmes permettant d'améliorer la performance du transport urbain pour les citoyens. Le Programme pourra ainsi contribuer à atteindre le double objectif de réduction de la pauvreté et de promotion de la prospérité partagée.

II. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME

A. Objectif de développement du Programme

11. L'objectif de développement du Programme (PDO est d'améliorer la coordination, la performance et l'accessibilité du transport urbain dans certaines villes. Le Programme se focalisera sur un appui aux réformes institutionnelles et de gouvernance du secteur, incluant principalement l'opérationnalisation du FART, ainsi que des sous-projets à faible risque au niveau des villes. La sélection initiale des villes, basées sur la taille et la disponibilité d'un plan de déplacements urbains (PDU) inclue Rabat, Casablanca, Agadir, Marrakech et Tanger.

B. Principaux résultats du Programme

12. Les principaux résultats envisagés du Programme sont:

- ***Coordination améliorée du secteur du transport urbain public*** à travers le renforcement institutionnel du mécanisme sectoriel de financement (FART) au niveau central et des structures institutionnelles favorisées par le gouvernement (groupements d'agglomération et sociétés de patrimoine) au niveau local pour le secteur du transport urbain, tel que mesure par le nombre de bénéficiaires d'initiatives de renforcement de capacités et le nombre de structures institutionnelles opérationnelles susmentionnées;

- ***Performance et accessibilité améliorées du transport urbain public*** à travers l'appui de la mise en œuvre d'infrastructure et de systèmes au niveau local, mesuré par (a) la réduction du temps moyen de trajet entre des paires origine-destination particulières (b) l'amélioration qualitative pour les utilisateurs en terme de performance et d'accessibilité, et (c) hausse de l'utilisation des transports publics sur des corridors particuliers par les plus démunis, les femmes, et les personnes à mobilité réduite.

III. Program Description

A. Description

13. Comme la responsabilité du transport urbain est déléguée aux collectivités locales, le programme du gouvernement est la consolidation des programmes et objectifs des villes à qui incombe la responsabilité ultime dans le secteur. Le programme du gouvernement a été défini pour les 5 principales villes que le Programme envisage d'appuyer. Le gouvernement entend s'attaquer en priorité aux problématiques de transport urbain en termes de performance et d'accessibilité à travers un programme d'activités (détails ci-dessous) qui couvre un périmètre qui comprend les principales agglomérations urbaines du pays (plus de 500,000 habitants).

Table 1: Le Programme du gouvernement 2015-2018 (en million US\$)

OBJECTIFS	MESURES	VILLES	BUDGET (million USD)	ÉCHÉANCÉS
Amélioration de la performance du transport urbain	Mise en œuvre de systèmes de gestion de trafic	Casablanca	16	2017
		Marrakech	4	2015
		Agadir	2	2017
		Tanger	2	2015
Amélioration de la performance du transport urbain	Acquisition de bus	Rabat-Salé	30	2018
		Casablanca	90	2016
		Agadir	12	2017
		Fès	6	2016
Amélioration de la performance du transport urbain	Mise en œuvre d'infrastructures dédiées pour le transport urbain	Rabat-Salé	120	2016
		Casablanca	1,011	2018
		Marrakech	9	2017
		Agadir	90	2017
		Tanger	11	2015
Amélioration de l'accessibilité du transport urbain	Mise en œuvre de pôles d'échanges conviviaux (incluant parking-relais)	Fès	20	2016
		Rabat-Salé	5	2018
		Casablanca	12	2018
		Marrakech	7	2016
		Agadir	15	2016
Amélioration de la performance du transport urbain	Mise en œuvre de systèmes d'intégration pour interopérabilité	Rabat-Salé	3	2015
		Casablanca	1	2018
		Marrakech	1	2016
		Agadir	1	2018

14. Le Programme propose (le "Programme") se concentrera sur l'amélioration de la coordination du secteur au niveau central et local et appuiera un échantillon du programme de dépenses susmentionnées se concentrant sur la performance et l'accessibilité du transport urbain public. Le périmètre géographique du Programme inclurait des villes ayant préparé un plan de déplacements urbains (PDU), un niveau d'engagement et de préparation en terme de planification stratégique du secteur. Ces villes incluent pour l'instant Rabat, Casablanca, Marrakech, Agadir, et Tanger.

16. Les progrès réalisés dans la réalisation des objectifs de développement du Programme seront mesurés à travers des indicateurs de performance sur la base desquels les décaissements seront effectués (DLI). Les DLIs préliminaires ont été identifiés avec le gouvernement pour refléter les améliorations nécessaires incluses dans le Programme :

Composante de renforcement institutionnel (au niveau central):

- Opérationnalisation du FART (incluant critères de sélection, manuel d'opérations et ressources financières).

Composante de renforcement institutionnel (au niveau local):

- Mise en place d'un mécanisme d'appui technique central aux collectivités locales en matière de transport urbain.
- Formation en planification, gestion des contrats et suivi de la performance dans les 5 principales

villes.

Composante mise en œuvre locale d'infrastructures et de systèmes de transport urbain:

- Amélioration de la vitesse commerciale moyenne du transport public sur certaines sections;
- Amélioration de la fréquence de service moyenne du transport public sur certaines sections; et
- Hausse du nombre d'utilisateurs du transport public sur certaines sections.

B. Rôle des partenaires de développement

10. 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 contribué au financement du matériel roulant des 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 appuyé l'organisation par le Mdi des Journées nationales du Transport urbain (JNTU), qui ont été positives pour le secteur. De même, en partenariat avec la DGCL, la GIZ a prêté son concours à plusieurs 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 projet de bus à haut niveau de service (BHNS) 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. Évaluation environnementale et sociale initiale

11. Une évaluation des systèmes environnementaux et sociaux (ESES) du Programme sera 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 sera 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'inspirera également des expériences acquises dans le cadre de la mise en œuvre d'instruments de sauvegarde lors de précédents projets similaires au Maroc.

12. 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 puissent 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 devrait exclure 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 A.

13. Le Programme offrira la possibilité de renforcer le système général de gestion environnementale et sociale du transport urbain du pays. Les mesures visant à renforcer ces performances devraient inclure concerneront : (i) système de gestion environnementale et sociale ; (ii) suivi et à la mise en œuvre du système; (iii) et capacité 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. D'autres mesures pour améliorer la performance en matière de gestion environnementale et sociale seront proposées dans l'ESSA et devraient inclure des activités de renforcement des capacités.

V. Financement prévu

Source:	(\$m.)	
Emprunteur	0	
IBRD	200.00	
IDA		
Autres (spécifier)		
	Total	200.00

VI. Point de contact

Banque mondiale

Contact: Vickram Cuttaree

Titre: Économiste principal en infrastructures

Tel: +212 537-636-050

Email: vcuttaree@worldbank.org

Emprunteur

Contact: Sabah Bencheqroun

Titre: Chargée de mission auprès du Chef du gouvernement du Maroc

Tel: +212 537-687-316

Email: bencheqroun@affaires-generales.gov.ma

Agence d'exécution

Contact: Mohamed N'Gadi

Title: Chef de la division des déplacements urbains et du transport, DGCL, Ministère de l'Intérieur

Tel: 212-537-215-854

Email: mngadi@interieur.gov.ma

VII. Pour plus d'information:

The InfoShop

The World Bank
1818 H Street, NW
Washington, D.C. 20433
Téléphone: (202) 458-4500
Fax: (202) 522-1500
Web: <http://www.worldbank.org/infoshop>