



Wilaya de la Région
du Grand Casablanca



Séminaire Régional sur **les Déplacements Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc



Projet de réseau de Transport en Commun en Site Propre pour Casablanca

*Mouaad JAMAI, Gouverneur chargé du Secrétariat Général
Wilaya de la Région du Grand Casablanca*

Casablanca : Les attributs d'une Grande Métropole



2008



Séminaire Régional
sur les **Déplacements**
Urbains en Méditerranée

Sous le thème
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Casablanca : TCSP depuis Années 50



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

L'impact positif escompté sur le développement économique et social restera tributaire de la mise en place, d'urgence, d'un système de transport urbain performant

Pôle Anfa, Ville nouvelle Zenata, Couronne urbaine, 6 VN

ements
terrannée

Plus de 1000 projets sont en cours de réalisation

Problématique des déplacements urbains

Un diagnostic partagé: *SDAU et PDU*

Etude PDU à partir de 2004

Sur le court terme:

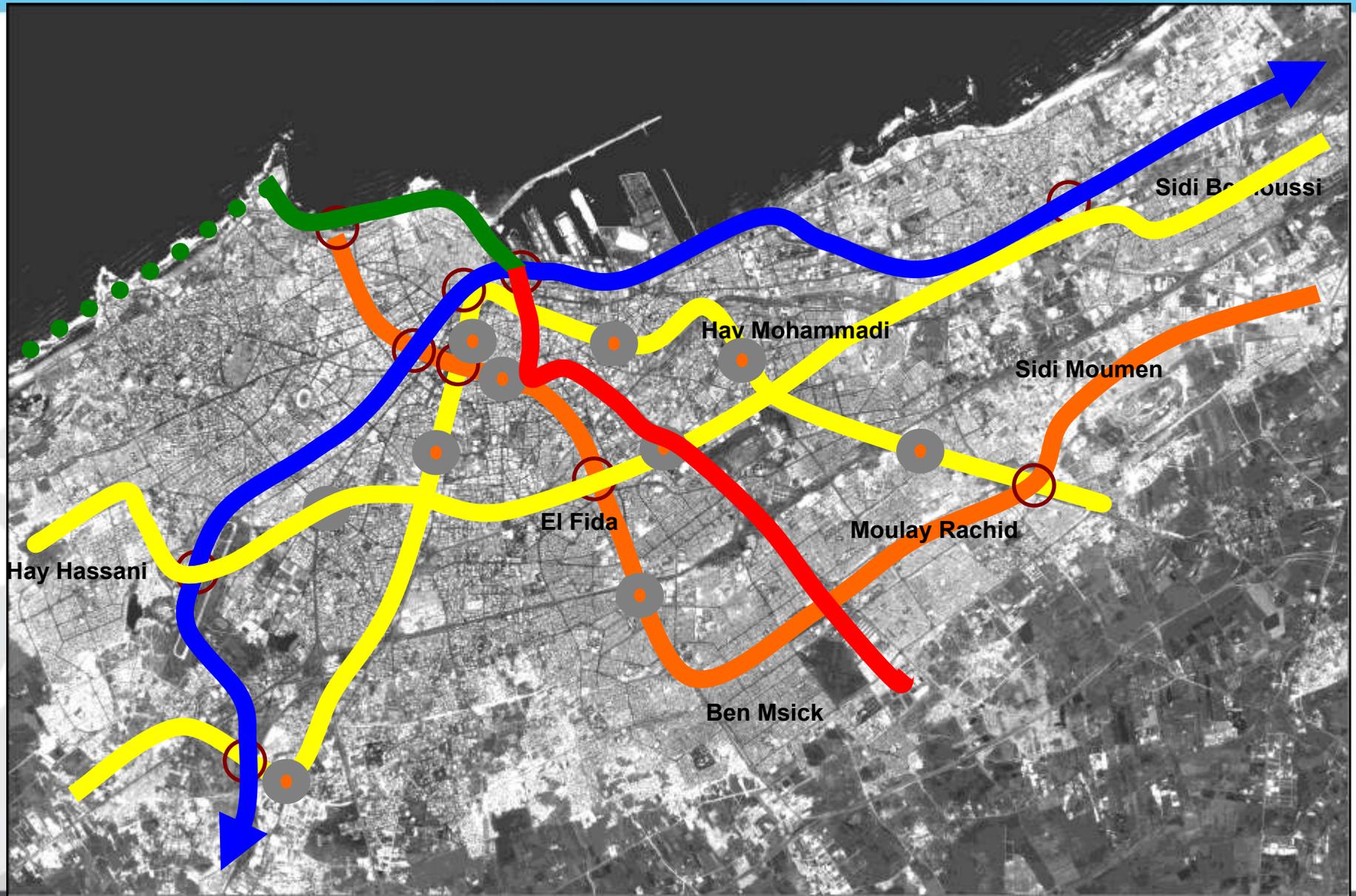
- ✓ Plan d'urgence 2007 – 2010 de mise à niveau des infrastructures:
 - plan de développement de 3,25 Mds de Dh dont 60% dédiés aux infrastructures améliorant les déplacements urbains;
- ✓ Mise en place d'une autorité organisatrice des transports (AOT)

Sur le moyen et le long terme:

- ✓ Mise en place un transport de masse,
- ✓ Restructuration du réseau des TC
- ✓ Transfert d'usagers d'autres modes vers les TC.



Le réseau global à terme



Réseau à terme préconisé (2030)

	Longueur (km)
Métro	21
Tramway	76
Ligne 1 (28 km)	
Ligne 2 (22km)	
Ligne 3 (14 km)	
Ligne 4 (13km)	
RER	63
TOTAL	160 km

Le réseau prioritaire à l'horizon 2012



Pourquoi la 1ère ligne de Tramway ?

- 28 Km de longueur :(Bd Okba et Tachfine, Bd Achouhada, Bd Mohamed V, Bd Hassan II, Bd Abdelmoumen, Bd des Préfectures, Facultés)
- Les quartiers denses du Sud-Est et du Sud Ouest seront reliés au centre ville : Sidi Moumen/Moulay Rachid, Hay Mohammadi, Sidi Maarouf, Hay Hassani
- Entre 180 000 et 200 000 voyageurs par jour
- 40 stations;
- Liaison avec le Grand Stade de Casablanca à Sidi Moumen et adhésion de ce quartier au développement de la ville
- Amélioration urbaine des grandes artères desservies
- Plusieurs principaux équipements publics seront desservis :
 - Universités
 - Gares ONCF (Casa Voyageurs, Oasis, gare TGV Sud)
 - Centre ville, quartiers d'affaires
 - Hôpitaux
 - Technopark, nouveau pôle d'Anfa
 - Désenclavement du quartier de Sidi Moumen



La première tranche du réseau prioritaire de transport de masse

Réseau de Transport de Masse	Linéaire	Investissements
Tramway Ligne 1 : Sidi Moumen, Hay Mohammadi, Centre Ville, Facultés, Pôle d'Anfa, Hay Hassani	28 Km	6,3 milliards de Dh



Comparaison avec d'autres Métropoles

- Dans les années 60-70 : syndicat des transports parisiens (devenu Syndicat des transports d'Ile de France en 2001). Mise en place d'un système de financement basé sur le VT;
- Dans les années 90: Métros d'Alger, Caire, Téhéran, Barcelone, Madrid: Implication quasi exclusive de l'Etat;
- Au Maroc, études depuis les années 70 mais prise de conscience forte pour traiter Casablanca autrement et comme nécessité Nationale.



Ile-de-France – budget global (M€ - 2005)

Ressources			Dépenses	
Clients	27%	1 990	Exploitation 82%	6 071
Employeurs publics-privés (dont VT : 2630 + prise en charge 50% : 600)	44%	3 231		
Subventions publiques (État, Région, départements)	21%	1 590		
Autres	8%	600	Investissements 18%	1 340
Total		7 411	Total	7 411



Séminaire Régional
SUR les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème:

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Financement du Tramway de REIMS (PPP)

- Longueur: 11 km;
- Investissement: 374 Millions Euros;
- Concession: 30 ans;
- Choix du concessionnaire: 2006
- Mise en service du Tramway: 2010;
- Concessionnaire: Groupement PP:

Caisse des Dépôts	27%
Groupe caisse d'Épargne	17%
Transdev	17%
Alstom	17%
Bouygues	17%
Pingat	5%



Financement de la première ligne de tramway

- Les recettes commerciales permettent de couvrir une partie des coûts de fonctionnement. Elles ne permettent pas de financer l'investissement.
- Les budgets locaux ne permettent pas dans l'état actuel de financer les investissements prévus. Les budgets alloués aux TC sont très en deçà des préconisations internationales



Financement de la première ligne de tramway

- Le lancement en 2008 de l'appel d'offres pour la réalisation de la première ligne de tramway, permettra sa mise en service en 2012.
- Selon la Banque Mondiale et les études réalisées, il s'agit donc de mobiliser entre 2008 et 2012; 1,2 milliards de Dirhams par an.
- Le financement de ce projet proviendra de l'État, des Collectivités Locales et des Grands projets lancés (Anfa, Zénata, Sindibad...);



Financement de la première ligne de tramway : Participation des collectivités locales

- Les crédits ouverts pour les dépenses d'équipements des collectivités locales (CUC, CR, CP,..) au cours de la période 2004-2006 étaient de l'ordre de 1,1 milliard de Dirhams/an, dont 30% consacrées aux infrastructures des transports
- Les CL peuvent donc affecter, sur leurs propres budgets, un montant annuel de 160 millions de Dirhams (soit 50% des budgets d'investissements des infrastructures des transports)



Financement de la première ligne de tramway : Mise en valeur du patrimoine foncier non bâti

Mobilisation d'un montant de 140 MDH/an à partir du Foncier affecté à la réalisation des grands projets

- Illustration : Projet du Pôle d'Anfa
 - 4 millions de surface en droit à bâtir en m² (logements, bureaux et commerces).
 - Contribution au financement des transports urbains à travers une partie de la plus value foncière réalisée et affectée spécialement.

■ **Zénata, Marina, Sindibad.....**



Le montage institutionnel préconisé

- La réalisation du projet doit être confiée à un organe qui aura en charge le lancement et le suivi de la réalisation;
- L'organe peut prendre la forme d'une Agence qui mobilisera les financements nécessaires (Notation BB+), assurera le suivi de la réalisation, se chargera éventuellement de l'exploitation du réseau, le tout dans un cadre de partenariat avec les CL;
- Ce schéma organisationnel permet de maîtriser les risques liés à la construction et une transition progressive vers une exploitation globale du réseau et non ligne par ligne



Casablanca : TCSP depuis Années 50



Seminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Casablanca : TCSP depuis Années 50



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS