

Compte-rendu de la réunion du 19 décembre 2013 Commission « Action internationale des collectivités locales »

Les coopérations avec les collectivités locales marocaines

Personnes présentes :

Julien	ALLAIRE	Délégué Général	CODATU
Olivier	AUBOURG	Direction des affaires européennes et internationales	Ministère de l'égalité des territoires et du logement et Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Dominique	BRESSON	Adjoint au Chef du Bureau « Méditerranée et Afrique australe » (BILAT 1) Chargé du Maroc et de la Tunisie / Service des Affaires Bilatérales et de l'Internationalisation des Entreprises	Ministère de l'Economie et des Finances (Direction Générale du Trésor)
Thierry	GOUIN	Chargé de mission International	CEREMA
Gérard	GUILLOT	Chef de Projet Transport et Energie / Division Transport et Energie Durables	Agence Française de Développement (AFD)
Adrien	LAMMOGLIA	PhD student	Université d'Avignon
Michel	LARAMEE	Trésorier	CODATU
Guy	LE BRAS	Directeur Général	GART
Jean-Christophe	MONNET		STIF
François	MOULIN	Directeur MMO et AMO	INGEROP
Christian	PHILIP	Secrétaire Général	CODATU
Sébastien	RABUEL	Directeur des investissements transports collectifs	Nantes Métropole
Bernard	RIVALTA	Président du SYTRAL et Président de la Commission « Coopération internationale »	SYTRAL
Virginie	ROUQUETTE	Chargée de mission	Cités Unies France
Sarah	SCHONFELD	Chargée de mission	CITES UNIES France
Patricia	VARNAISON-REVOLLE	Chef du département Déplacements Durables	CEREMA
Nicolas	ZIV		ESTP
Albert	ODOUARD	Vice-président	SMTC Clermont
Lorenza	TOMASONI	Post Doctorante	LVMT
Excusées			
Pascal	L'HUILLIER	Chef de projet Coopération Décentralisée	Grand Lyon
Robert	de LA ROCHEFOUCAULD	Relations avec les collectivités territoriales et les acteurs de la coopération décentralisée	Agence Française de Développement (AFD)
Mariam	BOUJMAA	Chargée de mission Coopération technique urbaine	Ville de Paris : Délégation générale aux relations internationales

Introduction :

CODATU et le GART proposent d'animer depuis deux ans les échanges autour de l'Action internationale des collectivités locales en matière de mobilité urbaine.

Pour la première fois celle-ci s'articule autour d'un pays où il existe un contexte national très favorable au développement de politiques de transports urbains, de nombreux partenaires français investis, plusieurs coopérations actives (impliquant notamment le Grand Lyon et Nantes Métropole).

A l'avenir, l'objectif des commissions serait de les articuler en interrogeant un contexte national. Les propositions des membres du GART ou de CODATU sont les bienvenues pour l'organisation des prochaines réunions.

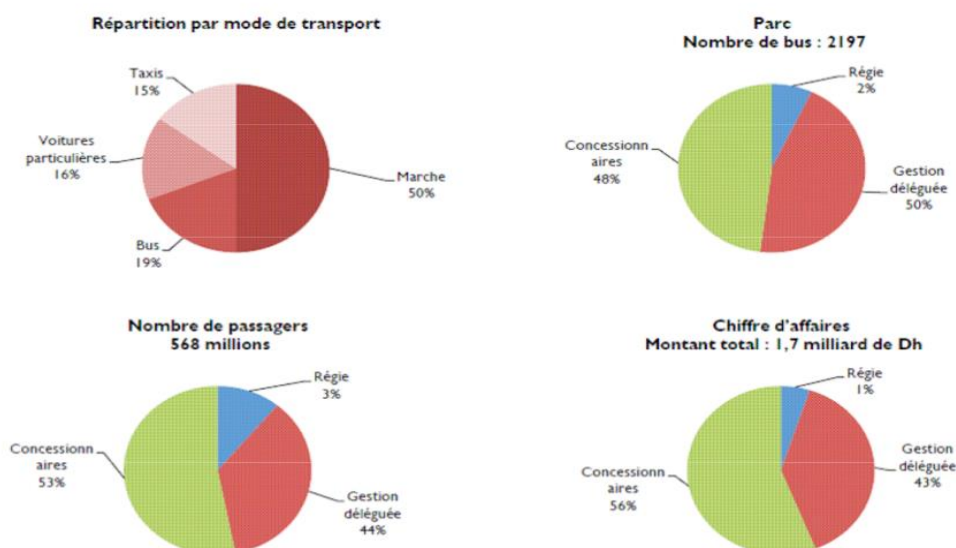
Présentations

Les enjeux de mobilité urbaine et du contexte institutionnel au Maroc

Par Thierry Gouin et Patricia Varnaison-Revolle – CEREMA

Après la mise en service de deux réseaux de tramway à Rabat et à Casablanca, les institutions marocaines ont acquis une expérience certaine dans la réalisation de Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Les déplacements urbains devenant des enjeux cruciaux dans toutes les grandes agglomérations, les collectivités locales s'impliquent de plus en plus dans ce domaine sans toutefois disposer de ressources suffisantes.

Dans les villes marocaines, la marche à pied est le mode dominant, représentant la moitié des déplacements, l'autre moitié étant répartie entre le bus, les voitures particulières et les taxis en 2012.



Graphique 1 : Représentation des parts modales et du Chiffre d'Affaires du Transport Public.

Trois modes de gestion sont utilisés par les autorités marocaines pour la gestion des transports urbains : la concession et la gestion déléguée à la Française et la régie (qui disparaît petit à petit). Les contrats public-privé sont généralement au risque et péril, sans financement public.

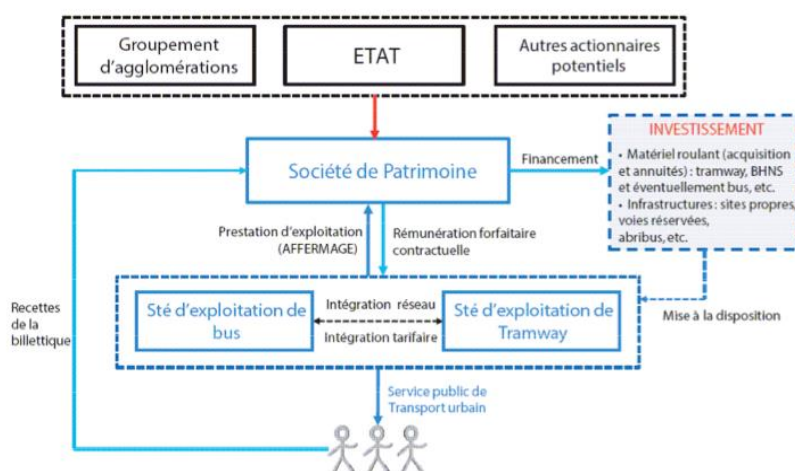
Le développement du tramway montre une image très positive des transports urbains au Maroc. Mais en réalité, les réseaux de bus sont dans un cercle vicieux qu'il est nécessaire d'inverser. On constate une

dégradation de l'offre alors que les enjeux de mobilité deviennent de plus en plus importants pour les habitants des villes marocaines.

Au Maroc, le transport urbain est une compétence du ministère de l'intérieur et non au ministère des transports. Celui-ci a pris la mesure des enjeux et développe une stratégie nationale du transport urbain. Depuis 2006, celle-ci est rythmée par des événements réalisés avec des partenaires internationaux (Banque mondiale, AFD, CMI, CODATU, etc.).

En septembre 2013, les journées nationales du transport urbain organisées dans le cadre du programme du Centre Marseille pour l'Intégration (CMI) a permis de réunir l'ensemble des acteurs concernés et a ainsi permis à M. Boutayeb, secrétaire général du ministère et ancien Wali DGCL, de présenter :

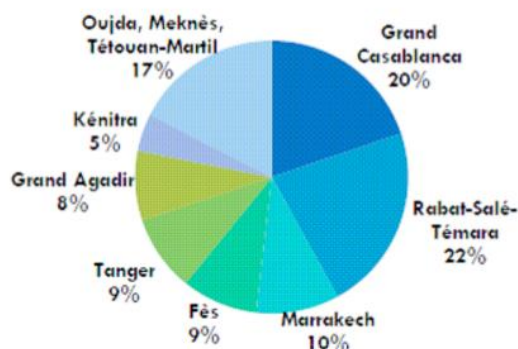
1- **un modèle de gouvernance pour les transports urbains** qui reposerait sur une autorité politique à l'échelle de l'agglomération, une société de patrimoine, au niveau tactique puis un ou plusieurs opérateurs (bus et tram comme c'est le cas à Rabat). Actuellement, le choix a été fait de séparer le risque industriel et le risque commercial.



Graphique 2 : le modèle de gouvernance proposé au cours des JNTU par le ministère de l'intérieur

2 - **un modèle de financement des investissements dans les TCSP** : un travail a été réalisé pour évaluer les besoins en termes d'investissement dans les TCSP au sein des grandes agglomérations marocaines. Les besoins d'investissement dans les TCSP ont été évoqués. D'ici 2020, le ministère de l'intérieur marocain estime que 250 km de TCSP + 385 km de voies de bus doivent être finalisés (graphique 3). Le montant total des financements nécessaire est estimé à 26,5 Milliards de Dirhams.

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



Graphique 3 : Besoin d'investissement dans les TCSP.

Un fonds (FART) a été amendé par la loi de finance 2014 et permettra de sécuriser les investissements dans les TCSP et prendra en charge également les déficits d'exploitation pour les premières années.

Ces journées ont également ouvert le sujet de l'intégration urbaine et multimodale des transports ainsi que le besoin de mobiliser les acteurs afin de renforcer le secteur des transports urbains.
(pour plus d'éléments voir la Synthèse des JNTU).

Présentation de la coopération Nantes Métropole – Communauté urbaine d'Agadir en matière de transports urbains : vers la mise en œuvre d'un BHNS

Par Sébastien Rabuel, Nantes Métropole

Agadir est une agglomération en très forte croissance. Le recensement de 2004 compte 820 000 habitants dont 346 000 à Agadir. Le taux de croissance prévu est de +2,4 % entre 2014 et 2020. Ce qui conduirait l'agglomération à 1,3 M d'habitants. La ville centre est relativement faible vis à vis de sa périphérie.

Le maire d'Agadir est une personnalité, très volontariste sur la question des déplacements. Un lien d'amitié fort entre les élus, et une volonté d'échanges avant même qu'il y ait des relations partenariales officielles.

Le roi du Maroc a un palais sur la commune d'Agadir et le Wali était très intéressé par le tramway dès 2001. Des échanges informels ont eu lieu dès cette époque, puis le PAD Maroc (programme d'appui à la décentralisation) a permis de porter des réflexions aux niveaux nationales et donc au niveau local sur les enjeux institutionnels.

Par ailleurs, des experts nantais ont été mobilisés pour des études techniques ainsi que sur la préparation de l'appel d'offres pour le PDU (Celui-ci est en cours de finalisation par le cabinet ALG). En 2006, Nantes inaugure son Busway et oriente les élus d'Agadir vers une option similaire.

Avec la fin du PAD Maroc, la coopération a connu un moment de creux, puis une reprise en 2011 avec la signature d'une coopération.

De 2011 à 2015, Nantes Métropole est investi dans une mission de conseils sur l'organisation technique, les enjeux institutionnels et les enjeux tarifaires. Quelques points de difficultés ont été rencontrés : compétences commune/wali, mobilisation de l'opérateur Alsa, poids de l'étude technique.

Par ailleurs, la SEMITAN, opérateur du réseau de Nantes est également mobilisée pour participer à l'étude de tracés, etc. La difficulté avec la SEMITAN était de faire du conseil sans faire de l'AMO. A part la relation avec le maire, les équipes techniques sont extrêmement faibles. Il est très difficile de recruter et de mobiliser des fonctionnaires au Maroc.

Une démarche de FASEP portée par Nantes Métropole est venue se greffer au projet. Un Groupement SCE – SAFEGE – CERYX a été désigné en juin 2012 (durée 18 mois – 1100 hommes/jours + frais de mission + bureau Agadir). L'enjeu est de réaliser une « Etude de faisabilité » pour le BHNS qui a les caractéristiques suivantes : 15 km, 100 M€, 66500 voy/jour.

Le FASEP répond au besoin de la commune sur les attentes exprimées auprès de Nantes Métropole. Toutefois, certains aspects demandés semblent correspondre plus à un niveau « Avant-projet » que « Etude de faisabilité ». « *Pour des études de faisabilité à Nantes, on ne demande pas la même chose au bureau d'études que dans l'étude FASEP* ».

Les principales difficultés à l'heure actuelle dans cette coopération est de réussir à faire émerger l'équipe projet sur place. Il y a des difficultés de position des équipes locales sur la phase de pré-validation. Du coup c'est presque la mission Nantes Métropole et SEMITAN qui a répondu à ce besoin, mais cela est réellement problématique.

Enfin, par rapport au Grand Lyon, une différence notable est le montant limité mis à disposition (50 000€ par an) et donc de l'équipe mobilisée (prédécesseur à la retraite, l'ex directeur à la retraite, 2 chargés de mission à la SEMITAN, généralistes).

Présentation de la coopération Grand Lyon – Communauté urbaine de Rabat

En l'absence de Pascal L'Huillier qui n'a pas pu être présent, une présentation de la coopération a été faite brièvement par Patricia Varnaison Revolte.

Les objectifs de la coopération décentralisée pour le Grand Lyon est : la solidarité internationale et le rayonnement international de Lyon.

Les moyens mis à disposition sont :

- le renforcement des capacités de maîtrise d'ouvrage de la collectivité partenaire
- une réelle réciprocité : trouver un terrain d'échanges (intellectuel, économique...)
- des missions d'expertise
- des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour aider les équipes locales dans leur structuration et réflexion
- des formations : sur place ou à Lyon

La coopération a commencé entre le Grand Lyon et Rabat en 2005. Elle a bénéficié de financement du PAD Maroc jusqu'en 2010 pour réaliser un « *appui au renforcement durable des capacités de Maîtrise d'Ouvrage de la Ville de Rabat en matière de déplacements et transports publics urbains* »

A l'issue de cette phase une cellule transport au sein de la municipalité a été créée, un dialogue entre partenaires locaux a été instauré, une culture transport a émergé et des réflexions sur la création d'un AOT étaient en cours.

La coopération a été renouvelée par des conventions :

- entre 2009 et 2017 : le dialogue institutionnel s'est poursuivi mais il y a eu une diminution de l'implication de la ville de Rabat. En parallèle, un financement AFD a permis d'accompagner la STRS dans la mise en service du tramway.
 - la 3e convention 2013-2015 a mis les transports et les déplacements comme un des 3 axes. Le contexte a évolué (création du groupement d'agglomération, fusion attendue entre la STRS et Staréo, restructuration du réseau de bus en cours, etc.
- L'implication de Rabat est devenue marginale.

Les enseignements pour le Grand Lyon sont :

- une coopération décentralisée se construit sur le long terme
- il est nécessaire d'avoir une présence régulière quitte à redire souvent la même chose
- la mise en relations entre les acteurs locaux est l'action la plus visible
- l'instauration d'une culture et d'un dialogue sur le transport public à Rabat
- la construction d'un pôle « lyonnais » pouvant intervenir à l'international : Grand Lyon, Sytral, Agence d'urbanisme de Lyon, CEREMA, CETE, consultants
- On reste dans le soft mais un projet support comme le tramway est un excellent catalyseur

La coopération avec la STRS a permis de poursuivre différemment la coopération sur les transports et de continuer à être présent

Interventions complémentaires :

Bernard Rivalta, SYTRAL :

Il est nécessaire que les Marocains définissent bien le cadre législatif pour le transport public, le foncier, etc. Par ailleurs, il faut tirer l'analyse de pourquoi de l'échec de Rabat sur la délégation de service et de Casablanca sur la mise en place d'une AOT. »

Le développement de coopérations décentralisées sur les transports urbains paraît compliqué tant qu'il n'y a pas de sécurisation juridique des coopérations. Cela doit passer par un amendement à la loi Oudin Santini. On constate le besoin de renforcement de capacité des collectivités locales marocaines pour mettre en place une maîtrise d'ouvrage efficace. A travers des coopérations entre collectivités territoriales, il est possible de mettre en œuvre des formations pour les cadres marocains. Les acteurs français doivent se coordonner dans ce sens.

Gérard GUILLOT, AFD :

L'AFD est très investie au Maroc et est intéressée par des projets de coopérations décentralisées. L'AFD a participé au financement avec la Banque Européenne d'Investissement sur le tramway de Rabat. Pour Casablanca, l'AFD est intervenue en fin de bouclage du budget. L'AFD suit également :

- les projets de première ligne de Métro Léger à Casablanca (études en cours).
- les activités de SCE sur Agadir (avec une difficulté du point de vue de l'opérateur Alsa).

Dominique Bresson, DG Trésor

Les transports urbains durables restent une priorité pour la DG Trésor qui avec deux outils (le FASEP et la Réserve Pays Emergents -RPE) cherche à la fois à soutenir le développement de pays émergents et à favoriser le développement de l'activité économique des partenaires français.

D. Bresson souligne le rôle de l'articulation Etat et Collectivités locales françaises (Nantes Métropole – Agadir ; Grand Lyon – Rabat ; Rennes qui a été sollicité pour une mission d'expertise à Casablanca à propos du métro automatique).

Olivier Aubourg , MEDDE

Le Ministère de l'Ecologie reçoit très fréquemment des demandes de soutien pour des projets de transports urbains. Il mobilise des ressources internes et le CEREMA dans ces conditions mais il a moins de relations avec les collectivités locales.

Thierry Gouin, CEREMA

Le Maroc est un des pays étranger sur lequel le CEREMA travaille particulièrement. Il est considéré comme un pays en pointe en méditerranée avec la Turquie. La dynamique en place s'avère très intéressante et le CEREMA peut potentiellement accompagner

- la transition de projets de TCSP à des politiques globales de déplacements.
- la création d'un centre de ressources sur les transports et la ville.

Les perspectives devront s'inscrire dans la suite du programme UD4 du CMI, un jumelage européen (?), des projets européens H2020 (SUMP, Schéma de financement, Civitas 2020, etc.), les coopérations décentralisées (avec la possibilité de mobiliser des Directions territoriales du CEREMA).

Sarah Schönfeld & Virginie Rouquette, CUF

Du point de vue de la sécurisation des dépenses des collectivités locales sur les projets de coopérations, CUF rassure sur le fait que la Loi Thiollière apporte une première sécurisation.

Concernant le 1 % Oudin-Santini, il est rappelé que cela vaut uniquement sur l'eau et l'assainissement et que la loi de programmation à venir devrait faire mention du 1 % déchets.

Echanges entre les participants :

1/ Le développement de coopérations avec des villes marocaines rassemblant des acteurs français

Il y a une évolution des bureaux d'études pour essayer de « partir ensemble » à la conquête de marché. Le Club de suivi du FASEP, a été monté pour avoir une approche plus intégrée au niveau des partenaires français.

Par ailleurs, il y a un intérêt à s'afficher en partenariat avec une collectivité pour montrer en amont des compétences de maîtrise d'ouvrage.

François Moulin fait part de l'intérêt d'INGEROP à participer à un projet de coopération décentralisée sur une ville marocaine.

2/ « Comment structurer la formation ? »

Les participants s'accordent sur l'enjeu de développer des formations adaptées aux besoins des partenaires marocains. Celle-ci pourrait associer collectivités locales, ministère et AFD.

L'accueil d'experts marocains :

Une des difficultés dans les séjours en France, comme cela a été expérimenté à Lyon, il y a une forte rotation des personnes concernées. Pourtant les échanges sont beaucoup plus fructueux sur le long-terme.

Concernant le métier de conduite de projets. Celui-ci s'apprend sur le terrain. Est ce qu'on ne peut pas essayer de faire venir des futurs experts ? Les sociétés d'ingénierie peuvent également être mises à contribution.

Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer l'accompagnement à distance, avec des correspondants qui pourraient répondre à des questions.

Le financement d'un programme de formation :

- *Le fonds franco-marocain pour la coopération décentralisée.*

Le Maroc est sorti de la DAECT. A présent, le soutien à des projets de coopérations passe par un dispositif d'appel à projets réalisé par un fonds franco-marocain. Ce fonds n'a pas vocation à financer des investissements.

- *Les dispositifs de la DG Trésor*

La DG Trésor essaie de mettre un contenu en formation plus fort dans le soutien aux nouveaux projets. La pérennité des actions qu'on essaie d'initier passe par le volet formation.

Le FASEP « Formation professionnelle » est peu développé, mais la DG Trésor cherche à le promouvoir... M. Froment se renseigne des dispositifs possibles. Une ligne de crédit pour les PME marocaines qui achètent des biens et services français vient d'être créée. Il y a là encore une ligne formation.