

FINANCEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

ATELIER SUR LES TRANSPORTS URBAINS, 2006

Jean-Charles Crochet

Jérôme Leyvigne



SOMMAIRE

■ **CONSTAT**

- Financement du fonctionnement des transports urbains
- Financement des investissements

■ **PISTES DE RECOMMANDATIONS**



CONSTAT

FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

- ❑ Très peu de financement des pouvoirs publics
- ❑ La situation financière d'importants opérateurs de transports publics est mauvaise
- ❑ Les niveaux de tarifs des transports publics sont acceptés par la population



Très peu de financement des dépenses de fonctionnement par les pouvoirs publics (1/3)

Au niveau des **Communes** :

- ❑ Les **dépenses de fonctionnement** consacrées au secteur des transports urbains (voirie, circulation et transports publics) sont **faibles** → *Entre 0,6 et 4,7% des budgets de fonctionnement ;*
- ❑ Ces dépenses sont **presque exclusivement dédiées à l'entretien courant** de la voirie urbaine ;
- ❑ Malgré cela, les budgets d'entretien courant restent **insuffisants** → *Ils varient entre 6.000 et 16.000 DH/km/an (contre un minimum requis de 20.000 DH/km/an)*
- ❑ Pratiquement aucun financement n'est fourni aux opérateurs de transport public (sauf cas particulier des régies)



Très peu de financement des dépenses de fonctionnement par les pouvoirs publics (2/3)

Budgets de Fonctionnement des Principales Communes en 2006
(en MDH)

Communes	Recettes (dont part TVA)	Dépenses*	Dont Dépenses Transport**	Excédent
Casablanca	2.074,0 (12%)	2.073,1	96,9 (4,7%)	0,9
Mohammedia	146,5 (1%)	140,3	3,1 (2,1%)	6,2
Rabat	633,4 (4%)	613,4	4,5 (0,7%)	20,0
Salé	283,2 (51%)	264,0	5,8 (2%)	19,2
Témara	85,4 (44%)	82,4	0,53 (0,6%)	3,0
Tanger	321,5 (26%)	296,6	3,2 (1%)	24,9
TOTAL	3.544,0	3.469,8	114,03 (3,3%)	74,2

(*) Chapitres 10 a 50.

(**) Entre parenthèses, en % des dépenses.



Très peu de financement des dépenses de fonctionnement par les pouvoirs publics (3/3)

- ❑ Les **Provinces/Préfectures** ne financent pas l'entretien des routes suburbaines (ni les investissements d'ailleurs) malgré la loi n°79-00 qui prévoit notamment qu'elles participent à la *"réalisation et à l'entretien des routes préfectorales ou provinciales"*
- ❑ Le **Ministère de l'Équipement** finance l'entretien des routes suburbaines nationales et préfectorales/provinciales



Mauvaise situation financière d'importants opérateurs (1/2)

- ❑ **Pertes de M'dina bus en 2005**: 90 million DH (environ 0,75 DH/passager)
- ❑ **Pertes de AUTASA en 2005**: 13,3 million DH (environ 0,85 DH/passager)
- ❑ **Pertes de la RATF en 2005**: de l'ordre de 15 million DH (environ 0,75 DH/passager exclus les amortissements)
- ❑ Les opérateurs marocains dégagent-ils des profits?



Mauvaise situation financière d'importants opérateurs (2/2)

- ❑ Pourtant **les pertes ne sont pas inéluctables** puisque le coût moyen de transport d'un passager serait de 2,4 DH si chaque bus transportait 1,250 passagers/jour
- ❑ Les pertes sont directement liées au **faible taux de remplissage des bus** (833 passagers/jour pour M'dina bus) et à la **large proportion de passagers à tarif préférentiel**
- ❑ Problème de l'"**écrémage**" des lignes les plus rentables



Niveaux de tarifs acceptés (1/3)

- ❑ **A Casablanca** (PDU), 12% des usagers trouvent les tarifs trop chers
- ❑ **A Tanger**, environ 42% des usagers trouvent les tarifs trop chers ou excessifs
- ❑ **A Fes**, environ 36% des usagers trouvent les tarifs trop chers ou excessifs
- ❑ Comparés à ceux d'autres pays émergents, **les niveaux de tarif pratiqués au Maroc sont moyens**



Niveaux de tarifs acceptés (2/3)

Agglomérations	Tarif (US cent)	Revenu National Brut par habitant (US \$)	Index de capacité de paiement (500 voyages / RNB par habitant)
Casablanca	41 (2006)	1.520	13,5%
Bogota (Colombie)	52 (2005)	1.810	14,4%
Quito (Equateur)	25 (2005)	1.830	6,8%
San Paulo (Brésil)	78 (2005)	2.720	14,4%
Curitiba (Brésil)	74 (2005)	2.720	13,6%
Santiago (Chili)	70 (2005)	4.360	8,0%
Le Caire (Egypte)	26 (2005)	1.390	9,3%
Tunis (Tunisie)	50 (1998)	2.240	11,2%



Niveaux de tarifs acceptés (3/3)

- ❑ Néanmoins, le coût de transport par bus pourrait atteindre **20% des revenus** d'une famille au seuil de pauvreté
- ❑ Un chef de famille rémunéré au SMIG doit dépenser près de **10% de son salaire** pour son seul transport s'il se déplace par bus
- ❑ Les variations par ville sont très fortes



CONSTAT

Financement des investissements

- ❑ Les investissements principaux dans les transports urbains pour les années à venir sont inclus dans les **programmes de remise à niveau urbain et de grandes pénétrantes**
- ❑ Dans les 4 agglomérations étudiées, ces programmes représentent des dépenses de près de **5,3 milliards de DH** entre 2005 et 2009



Financement des investissements des programmes de remise à niveau urbain

Plans de Financement des Principaux Programmes de Remise à Niveau Urbain en cours de Réalisation (en MDH)

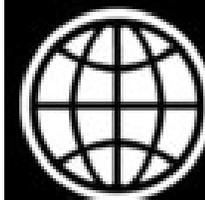
Communes ou Agglomérations	Montant Total	CU	%	Région	%	DGCL	%	FEC	%	Divers	%
Casablanca	3.250	450	14%	300	9%	1.300	40%	-	-	1.200	37%
Rabat-Salé-Témara	3.330	NA	NA	NA	NA	762	23%	930	28%	NA	NA
Tanger	933,8	368,8	39%	50	5%	285	31%	200	21%	30	3%
Tétouan	530	120	23%	-	NA	150	28%	170	32%	90	17%
Total	8.043,8	NA	NA	NA	NA	2.397	30%	1.300	16%	NA	NA



Financement des investissements des programmes de pénétrantes

Plans de Financement des Programmes de Grandes Pénétrantes
en cours de Réalisation (en MDH)

Communes ou Agglomérations	Montant Total	CU	%	Région	%	MET	%	Divers	%
Casablanca	720	221,6	31%	236	33%	262,4	37%	-	-
Rabat-Salé-Témara	100,5	16	15%	8,1	8%	44,4	44%	32	32%
Tanger	483	-	-	147	30%	189	39%	147	30%
Total	1.303,5	237,6	18%	391,1	30%	495,8	38%	179	14%



Financement des Investissements

- ❑ **Ces investissements semblent faibles malgré leur caractère exceptionnel** : Casablanca a ainsi prévu de consacrer moins de 0,2% de son PNB au secteur des transports – il est généralement estimé que les besoins d'une ville de cette taille sont entre 0,5 et 1% du PNB
- ❑ **Priorité est donnée à l'amélioration de la voirie** – les programmes n'incluent pas d'investissements dans les transports publics
- ❑ La justification de ces projets semble bien fondée mais en l'absence de PDU, **il n'est pas clair s'ils sont optimaux**



Financement des Investissements

- ❑ **L'apport des Communes est relativement peu important**, malgré une amélioration continue de leur assiette fiscale ;
- ❑ Les **subventions et transferts** de l'Etat, ainsi que les emprunts contractés auprès du FEC, représentent une part significative des plans de financement des communes : *entre 38 et 46% des grands programmes de voirie* ;
- ❑ Les subventions transférées à partir du compte TVA pour le financement des dépenses d'investissement ne sont pas assujetties à des **règles précises d'allocation**.



PISTES DE RECOMMANDATIONS

- ❑ Recommandations liées au **fonctionnement de la voirie et la circulation**
- ❑ Recommandations concernant les **investissements dans les infrastructures de transport urbain**
- ❑ Recommandations concernant la **politique tarifaire**
- ❑ Recommandations concernant les **sources de fonds**



Recommandations liées au fonctionnement de la voirie et la circulation

- ❑ Accroître les **dépenses d'entretien de la voirie et des ouvrages** (y compris signalisation et voies tertiaires)
- ❑ Accroître les **dépenses d'entretien et d'exploitation liées à la gestion du trafic** (y compris les carrefours et feux lumineux)



Recommandations concernant les investissements dans les infrastructures de transport urbain

- ❑ Augmenter les **investissements dans les infrastructures de transport urbain dans le cadre de PDU** qui définissent clairement les priorités
- ❑ **Rééquilibrer les programmes** en faveur des transports publics, de la gestion du trafic, des modes de transport doux, et du stationnement
- ❑ **Investir dans les transports publics de masse** quand leur justification est forte
- ❑ **Accroître la capacité locale** d'exécution de projets.



Recommandations concernant la politique tarifaire

- ❑ La politique tarifaire est une **décision politique**
- ❑ Les pouvoirs publics ont **l'obligation du bouclage financier**
 - ❑ Faire fonctionner la péréquation
 - ❑ Fournir une compensation pour obligation de service public
- ❑ Mettre en place les **bases de données** et la **capacité d'élaboration de la politique tarifaire**
- ❑ Mettre en place une **intégration tarifaire**



Recommandations concernant les sources de fonds

- ❑ Les **transferts de l'Etat central sont essentiels** pour les investissements
 - ❑ Les utiliser comme incitations au développement institutionnel
 - ❑ Faut-il les systématiser?
- ❑ Toute compensation pour **obligation de service public** doit être financée par le pouvoir public qui impose l'obligation
- ❑ Faut-il créer des **taxes affectées**?
 - ❑ Il n'y a pas de consensus sur ce sujet
 - ❑ Une taxe affectée doit être assortie de règles d'utilisation
 - ❑ Taxer l'automobile?



MERCI

