



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

Le Financement des Transports Urbains

Jean-Charles Crochet
Banque mondiale

Plan de la Présentation

→ SITUATION ACTUELLE

- Dépenses/Besoins
- Comparaison/Conclusions

→ RESSOURCES ADDITIONNELLES

- Trois Alternatives

→ EXPERIENCE INTERNATIONALE

→ RECOMMANDATIONS

- Stratégie Générale
- Organisation du Financement de l'Etat Central



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

Sous le thème

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

Situation Actuelle

→ *De faibles dépenses dans les infrastructures de déplacements urbains :*

- ❑ Exemple du Maroc: les collectivités locales et l'Etat ont dépensé environ 800 million DH annuellement en 2004-2006 pour les infrastructures de déplacements urbains

→ *Dans la plupart des pays, la majorité des dépenses d'équipement des collectivités locales est consacrée aux infrastructures de voirie*



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

Sous le thème

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

Situation Actuelle

→ Des besoins d'investissement évalués à 1% du PIB des agglomérations :

□ Exemple de **Bogotá** :

Financement des Investissements de Déplacements Urbains à Bogotá entre 2001 et 2006 (en MUS\$)

Secteur	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
Signalisation, sécurité routière, gestion du trafic	5,8	2,8	10,6	10,5	13,6	16,5
Construction de voiries	131,1	138,1	121,6	102,6	181,8	157,0
Transmilenio (BRT)**	77,7	134,0	150,9	168,6	211,1	223,0
Total (MUS\$) (*)	214,6	274,9	283,1	281,7	406,5	396,5
PIB de Bogotá (MUS\$)	19.747	20.300,8	20.970,7	NA	NA	NA
Part du PIB consacré aux DU (en %)	1,1%	1,35%	1,35%	NA	NA	NA

(*) Jusqu'à septembre 2006

(**) BRT – Système de Bus Rapide en Site Propre



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

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

Situation Actuelle

→ Comparaison des besoins et des dépenses dans le cas du Maroc

Déficit du secteur en 2006 et à l'horizon 2015 pour les 24 communes et agglomérations les plus importantes du pays (en MUS\$ et en %)

	Année	2015		
		2006	TAAM* du PNB de 3%	TAAM* du PNB de 5%
Besoins estimés	Déficit de fonctionnement**	269,5	381,0	381,0
	Investissements	2499,0	3428,2	4076,0
	Total	2768,5	3809,2	4457,0
Ressources consacrées	Déficit de fonctionnement	150,0	200,0	200,0
	Investissements	788,6	1082,9	1330,2
	Total	938,6	1282,9	1530,2
Déficit (Besoins – Ressources)	Déficit de fonctionnement	119,5	181,0	181,0
	Investissements	1710,4	2345,3	2745,8
	Total	1829,9	2526,3	2926,8
	En %	66,1%	66,3%	65,7%

(*) TAAM : Taux d'Accroissement Annuel Moyen



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

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

Ressources additionnelles

Ressources générées pas trois scénarios alternatifs:

Alternatives	Description	Recettes (MDH)	
		2008	2015
Minimale (<i>Aucun effort financier de l'Etat</i>)	Augmentation des taxes usagers : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Vignette : +25% ▫ Prélèvements de la TIC ▫ Taxe additionnelle sur les contrats d'assurance : de 13,8% à 15% ▫ Droits d'immatriculation des véhicules de 5 ans et + et droits de timbre (carte grise) : +100% 	706	1.000
Moyenne (<i>Identique à Minimale + Contributions de l'Etat</i>)	Augmentation des taxes usagers (cf. précédemment) Contribution de la part de l'Etat : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Réaffectation du produit de la vignette : 25% 	-	1.600
Forte (<i>Contributions des usagers et de l'Etat augmentées</i>)	-	-	2.300



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

Sous le thème

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

Expérience Internationale

→ *Dans la plupart des pays à revenu moyen et certains pays à revenu élevé, l'Etat central fournit une part importante du financement des infrastructures de déplacements urbains:*

- ❑ **Colombie:** 70% du coût des infrastructures pour le TransMilenio (contre 30% pour la Municipalité);
- ❑ **Inde:** La politique du gouvernement fédéral est de financer 20% de toutes les dépenses d'infrastructure de déplacements urbains;
- ❑ **Etats-Unis:** L'Etat Fédéral finance 40% des 12,7 Mds US\$ de dépenses d'investissement dans les infrastructures et équipements de transport public urbain.



Recommandations

→ *Stratégie Générale :*

- ❑ **Augmentation significative** des dépenses d'investissement consacrées aux déplacements urbains ;
- ❑ **Renforcement** du Rôle de l'Etat central : Plafond de contribution de 50 à 75 % des investissements d'équipement ? ;
- ❑ **Développement** du financement des Collectivités Locales ;
- ❑ Recours aux **Partenariats Public-Privé (PPP)**.

Recommandations

→ *Modalités d'allocation de la contribution financière de l'Etat central:*

- ❑ L'utiliser pour **fournir une incitation** aux agglomérations pour développer leurs institutions et pour mettre en place des stratégies optimales au niveau local ;
- ❑ Etablir des **critères** précis à satisfaire par les agglomérations avant l'octroi de financement ;
- ❑ Considérer la création d'un **compte d'affectation**;
 - Utilisation exclusive des ressources pour les DU
 - Stabilisation des contributions
- ❑ Considérer la création d'une **Institution Spéciale** (FFDU) :
 - Transparence en matière de répartition.



MERCI

شكرن



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

Sous le thème

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