



Julien Allaire,
Délégué Général de
CODATU

20/07/2016

Financer un service de transport en commun plus efficient et moins générateur de CO2 au Maroc



Plan de la présentation

Combien financer ?

Planifier les déplacements pour prévoir les dépenses et les recettes

Quoi financer ?

Attention à ne pas négliger les dépenses d'exploitation

Qui est appelé à contribuer ?

De nombreuses raisons de solliciter tous les types de financeurs

Quelles filières de financement ?

De nombreuses filières pour alimenter le budget « transport urbain »

Conclusions ?

Des schémas contrastés de financement

Combien financer ?

Entre 1 % et 2 % du PIB d'une agglomération chaque année pour financer les investissements routiers urbains, les investissements en transport public et leur exploitation.

Quelles sommes doit-on destiner au transport public ?



Combien financer ?

La même quantité d'infrastructure ne permet pas de desservir la même quantité de personne :

60 % de la population à Barcelone avec 99 km de Métro

4 % de la population à Atlanta avec 74 km de métro

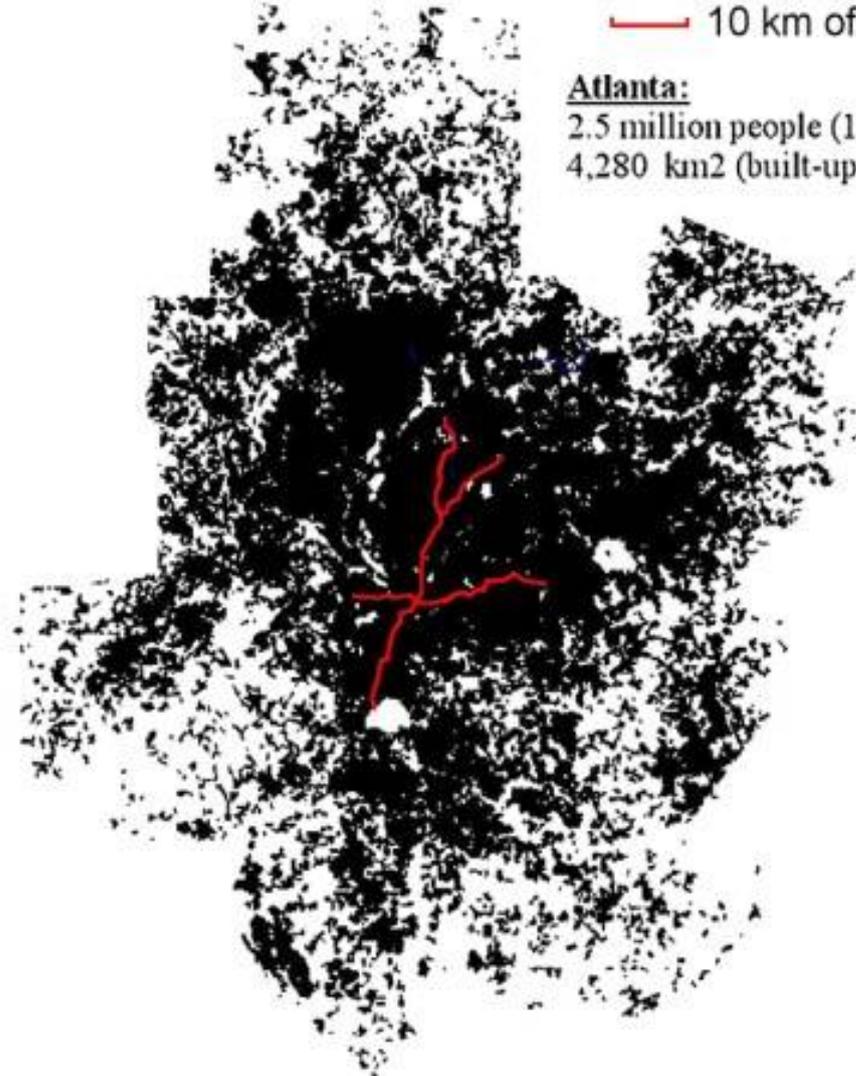
The Built-up Area of Atlanta and Barcelona Represented at the Same Scale

— 10 km of metro line

Atlanta:

2.5 million people (1990)

4,280 km² (built-up area)



Transit in Atlanta VS Barcelona	Barcelona	Atlanta
Length of metro lines (km)	99	74
% of population within 600 m from a metro station	60%	4%
% of trips using metro	30%	4.50%
Length of metro line that would be required to serve 60% of atlanta population (km)		3400
Number of station required		2800

Barcelona:

2.8 million people (1990)

162 km² (built-up area)



Combien financer ?

Quelle offre de transport public ?

Quelle qualité de service et quelle quantité de service ?

Combien de kilomètres de Transport Collectif en Site Propre ?

Combien de bus pour 1000 habitants ?

Quelle densité de la desserte ?



Quels coûts d'investissement pour les transports collectifs en site propre ?

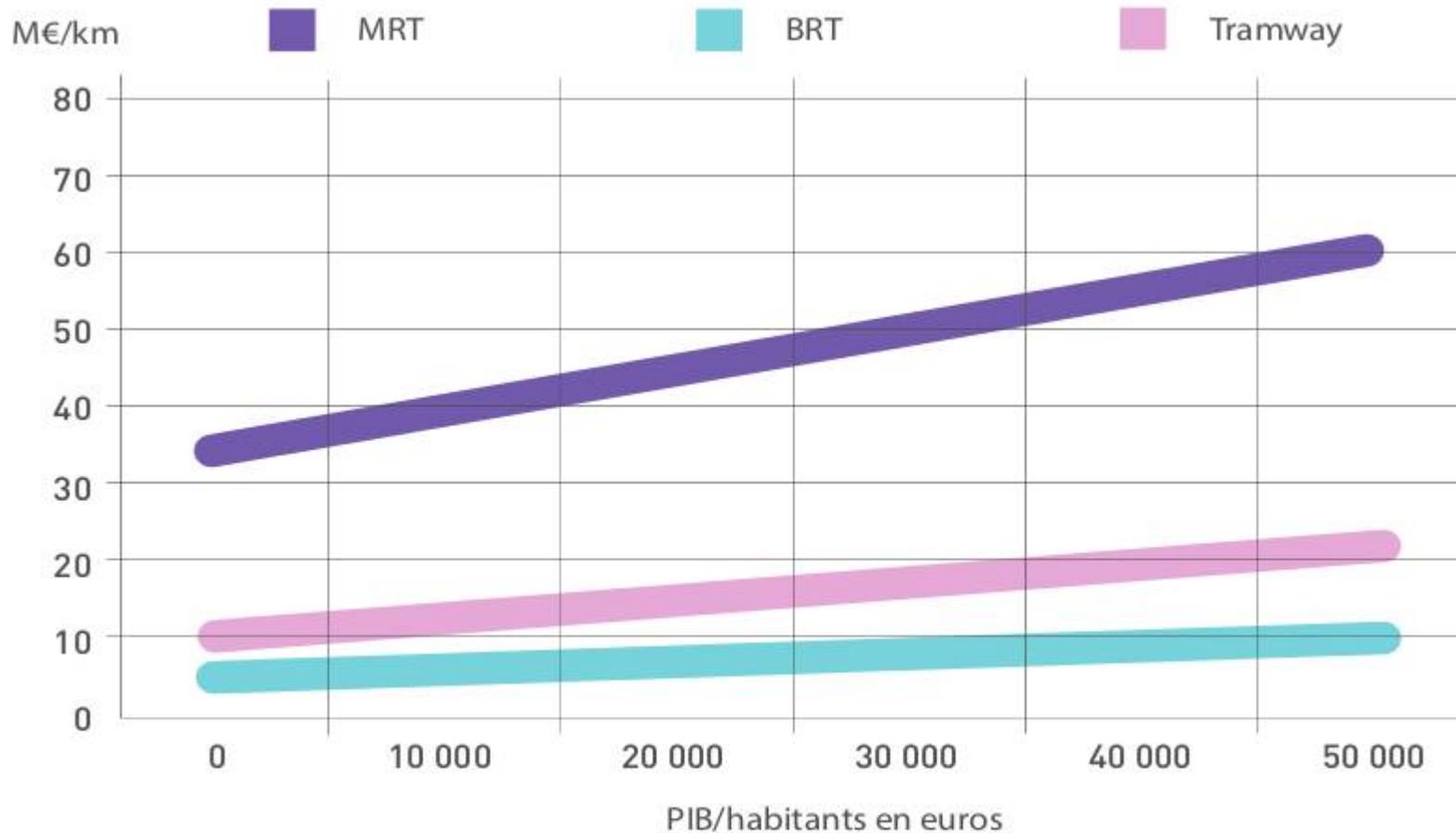


Figure 2 : Coûts d'investissement moyens en fonction des modes et du PIB par habitant³

Quels coûts d'exploitation des TCSP (avec amortissement) ?

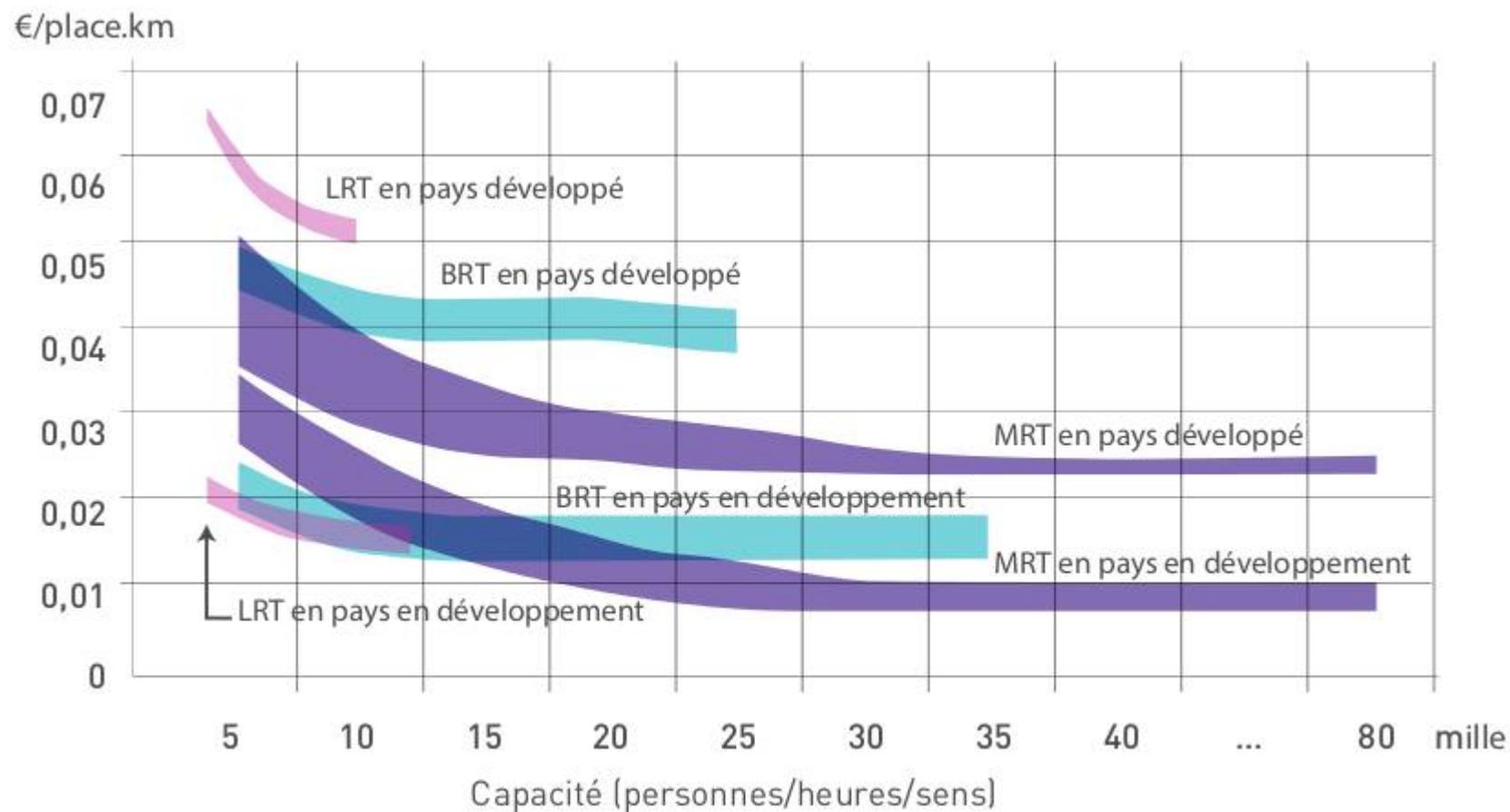
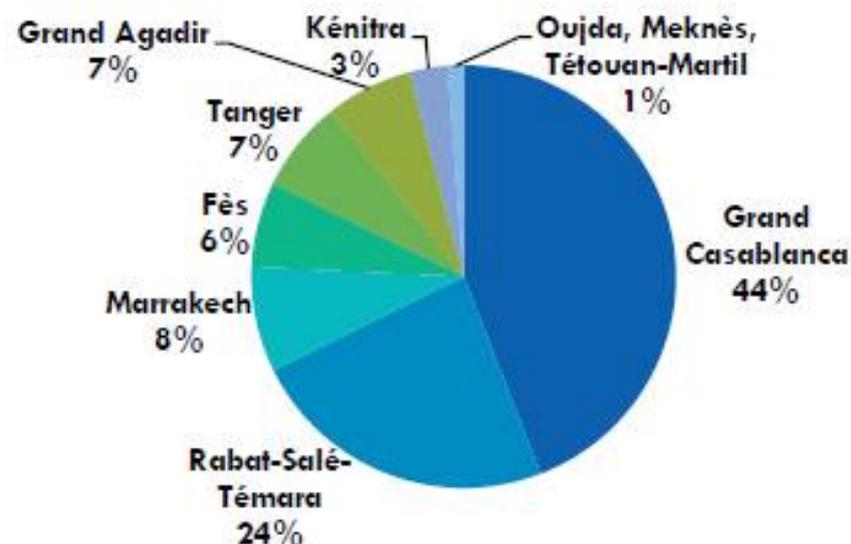


Figure 3 : Coûts d'exploitation avec amortissement en fonction du PIB (en € et par kilomètre)⁴

Coût des systèmes de transport (Maroc)

Agglomération	Répartition des besoins estimés en TCSP par mode (en millions de dirhams MDH)					TOTAL
	Méto	Tramway	BHNS	BHNS-lite	Voies bus	
Grand Casablanca	8250	0	3200		210	11660
Rabat-Salé-Témara		2000	4000		240	6240
Marrakech			1520	520	90	2130
Fès			1120	520	90	1730
Tanger			1360	400	90	1850
Grand Agadir			1200	480	75	1755
Kénitra				720	30	750
Oujda, Meknès, Tétouan-Martil					330	330
TOTAL	8250	2000	12400	2640	1155	26445



EXPLOITATION

Tramway Casa 80 DH HT au km

Bus Staréo 20 DH HT au km

Le poste personnel représente de 10 à 15% du coût d'exploitation du bus, contre 60 à 70% en France.

CONSTRUCTION

Méto aérien : 550 MDH/km

Tramway : 200 MDH/km

BHNS : 80 MDH/km

BHNS lite : 40 MDH/km

Voies bus : 3 MDH/km

Les leviers de la maîtrise du déficit d'exploitation

Politique tarifaire
(abonnement,
tarification
sociale, zonale,
etc.)

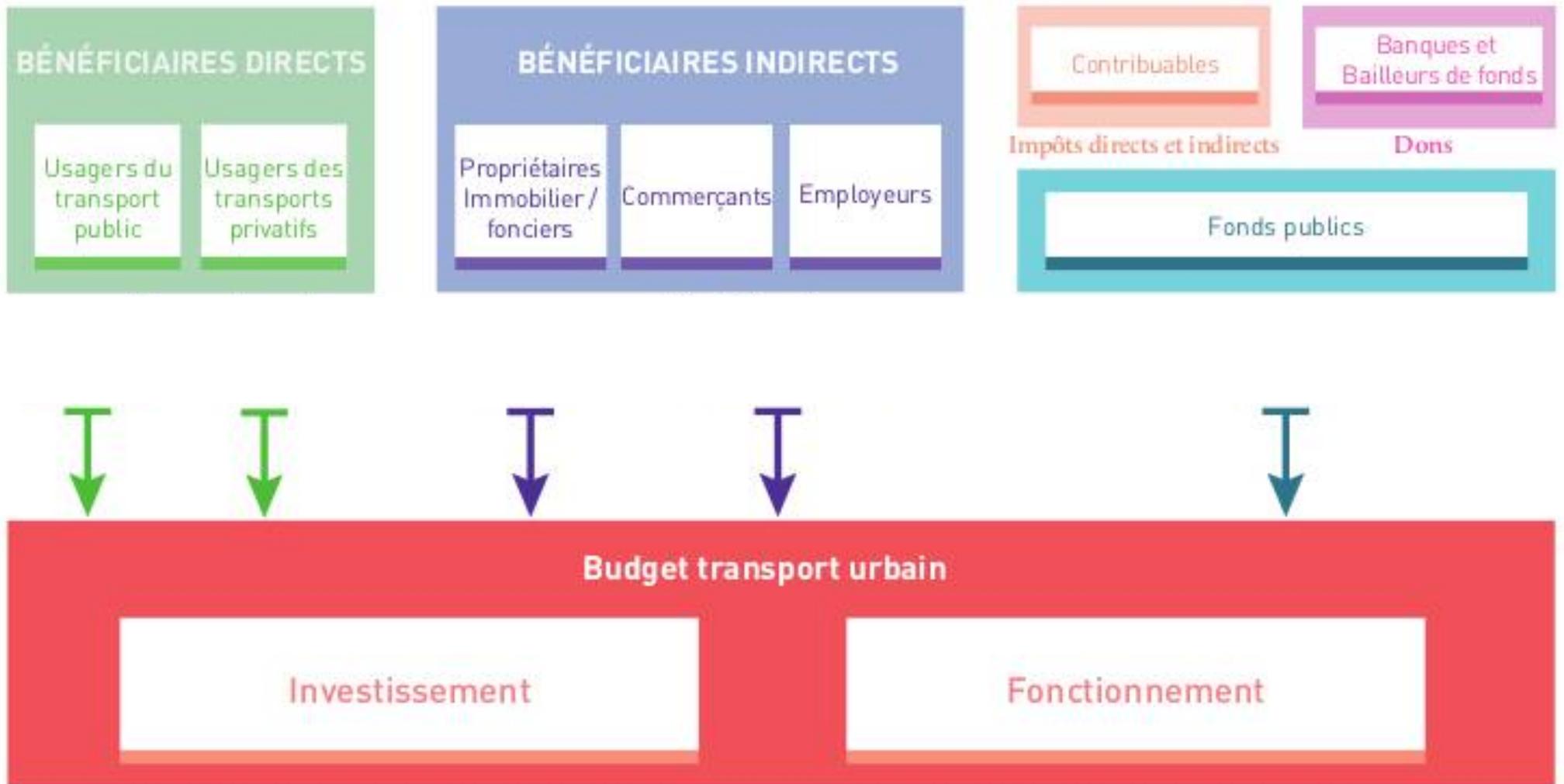
Restriction
automobile,
promotion des
TC, attractivité du
réseau, etc.

$$\frac{\text{Recettes}}{\text{Dépenses}} = \frac{\text{Recette Voyage}}{\text{Coûts / Km offert}} \times \frac{\text{Voyages / Habitant}}{\text{Km offert / Habitant}}$$

Coûts /mode;
accords sociaux;
prix du carburant;
etc.

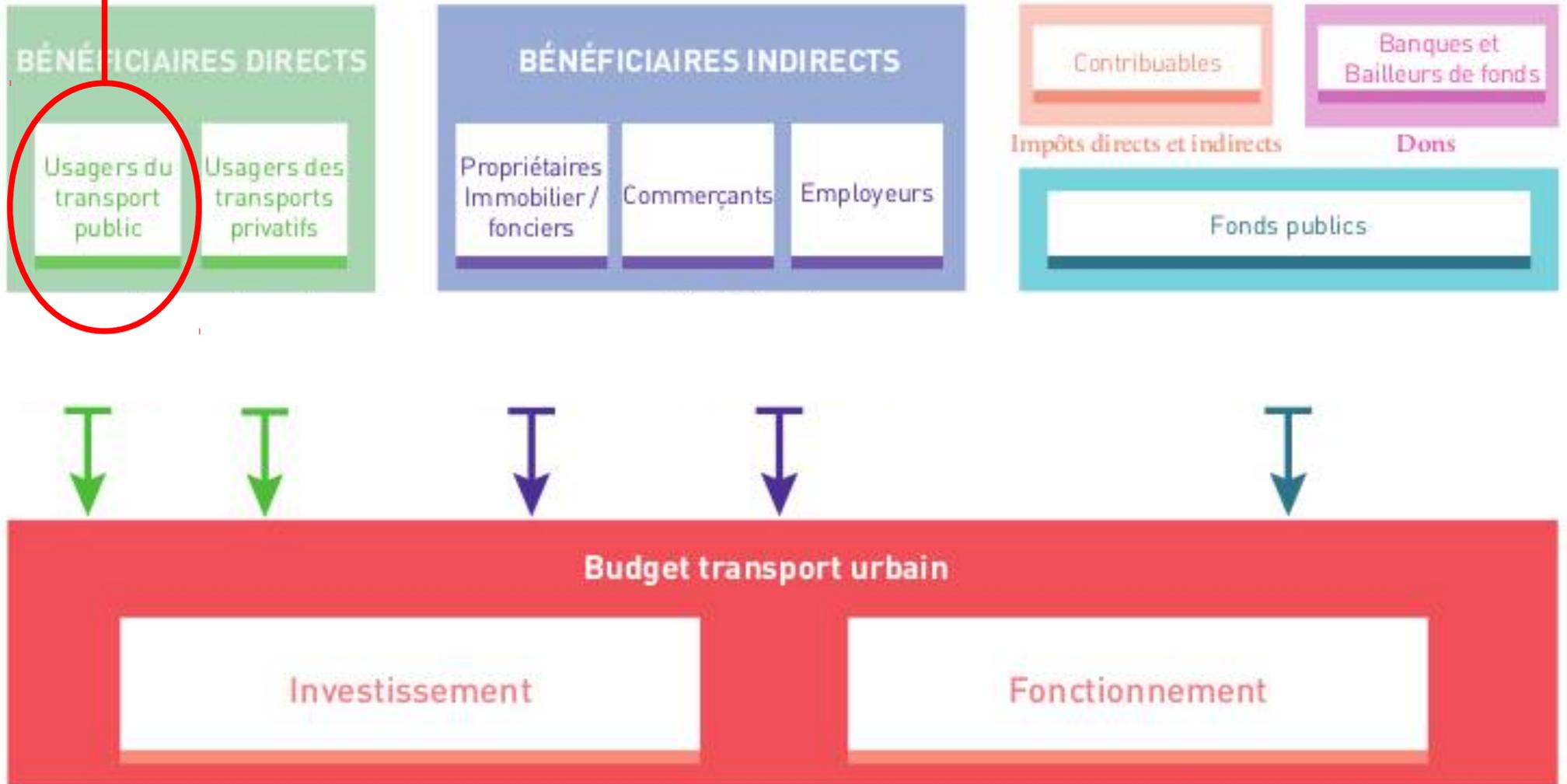
Développement
du réseau;
Fréquence du
réseau;
Répartition
territoriale; etc.

Qui contribue au budget du transport urbain ?



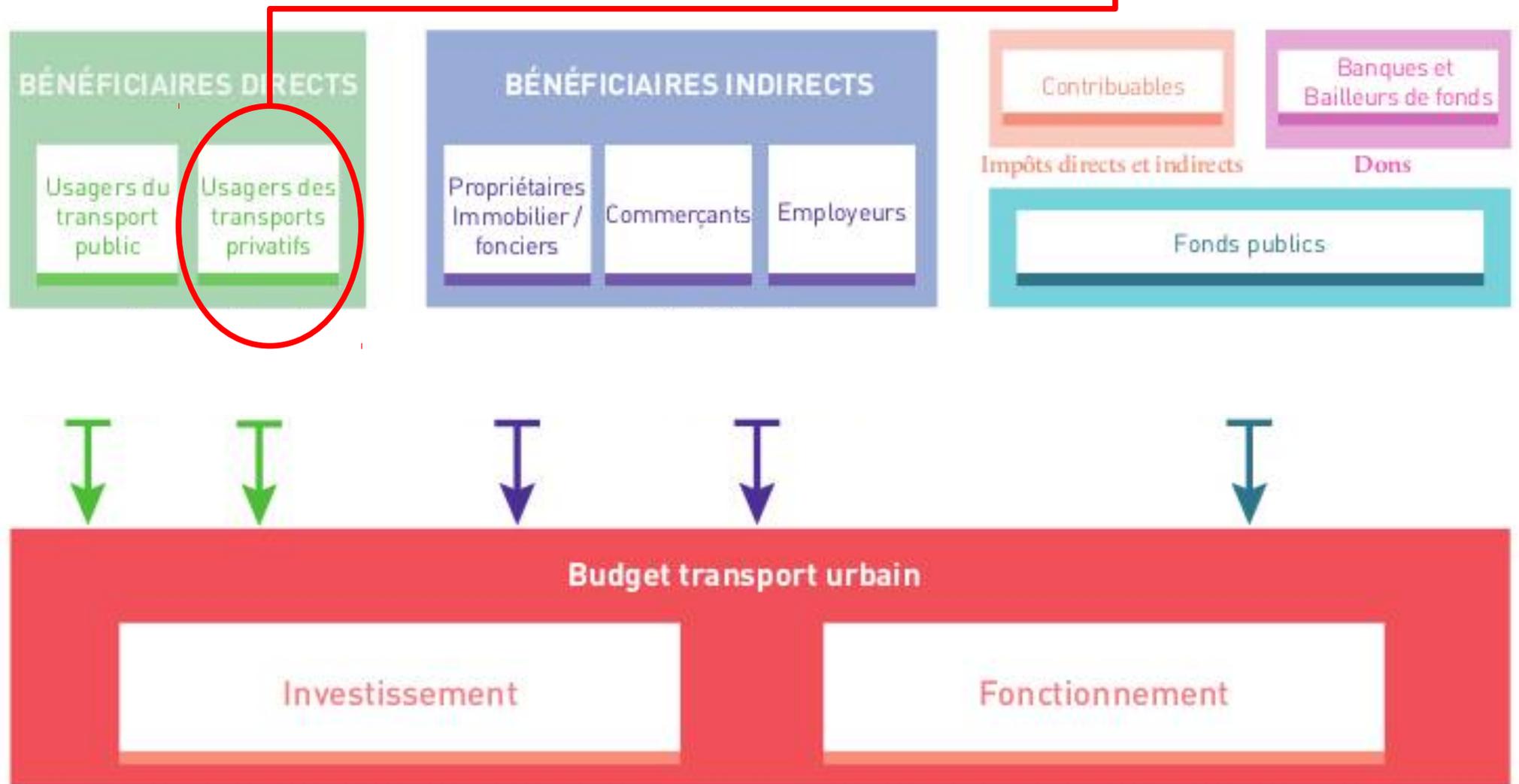
Qui contribue au budget du transport urbain ?

L'utilisateur du transport public paie pour le service rendu



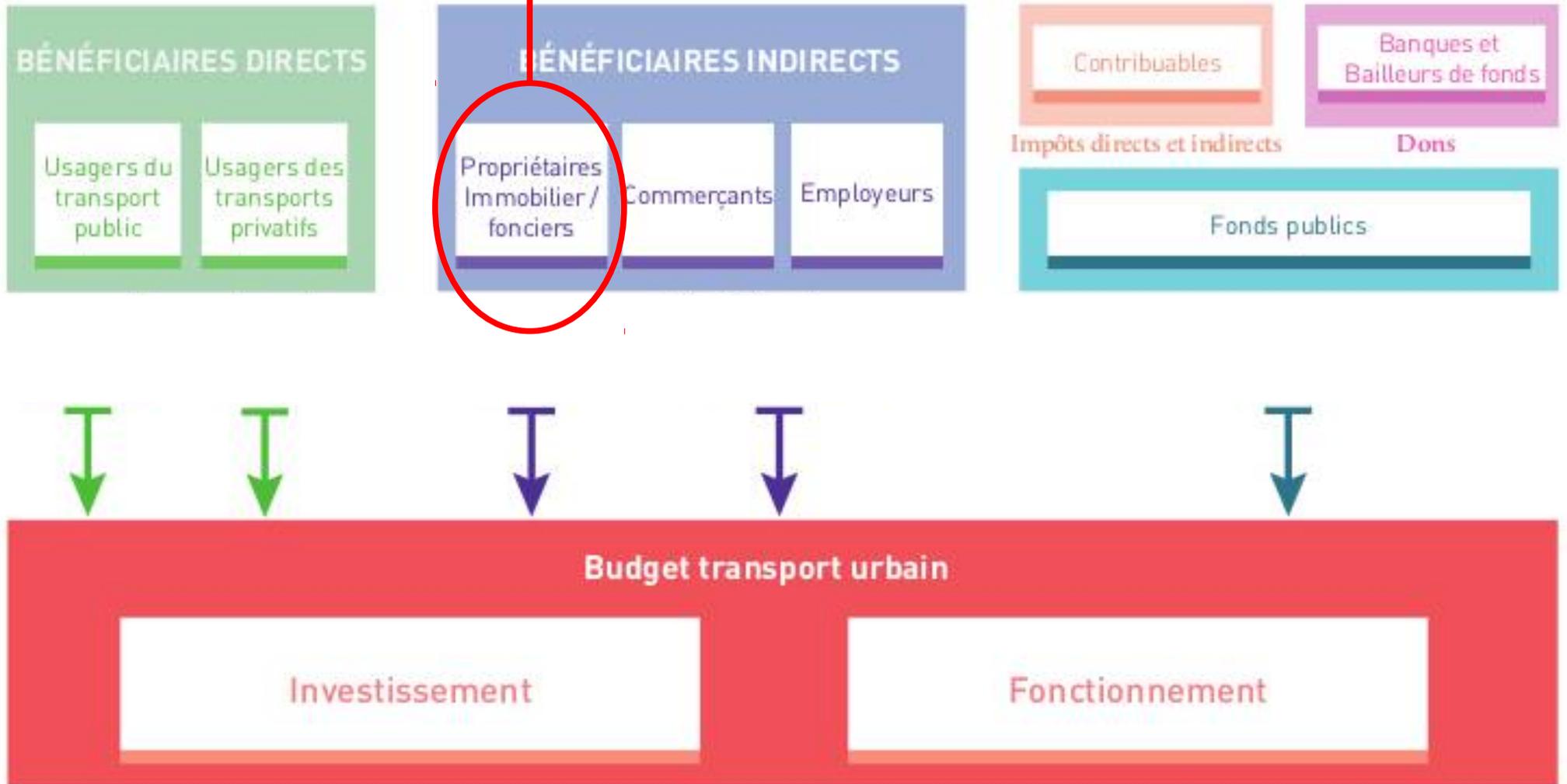
Qui contribue au budget du transport urbain ?

L'usager du transport privatif paie pour :
- la fluidification du trafic grâce au transport public
- compenser les nuisances qu'il génère



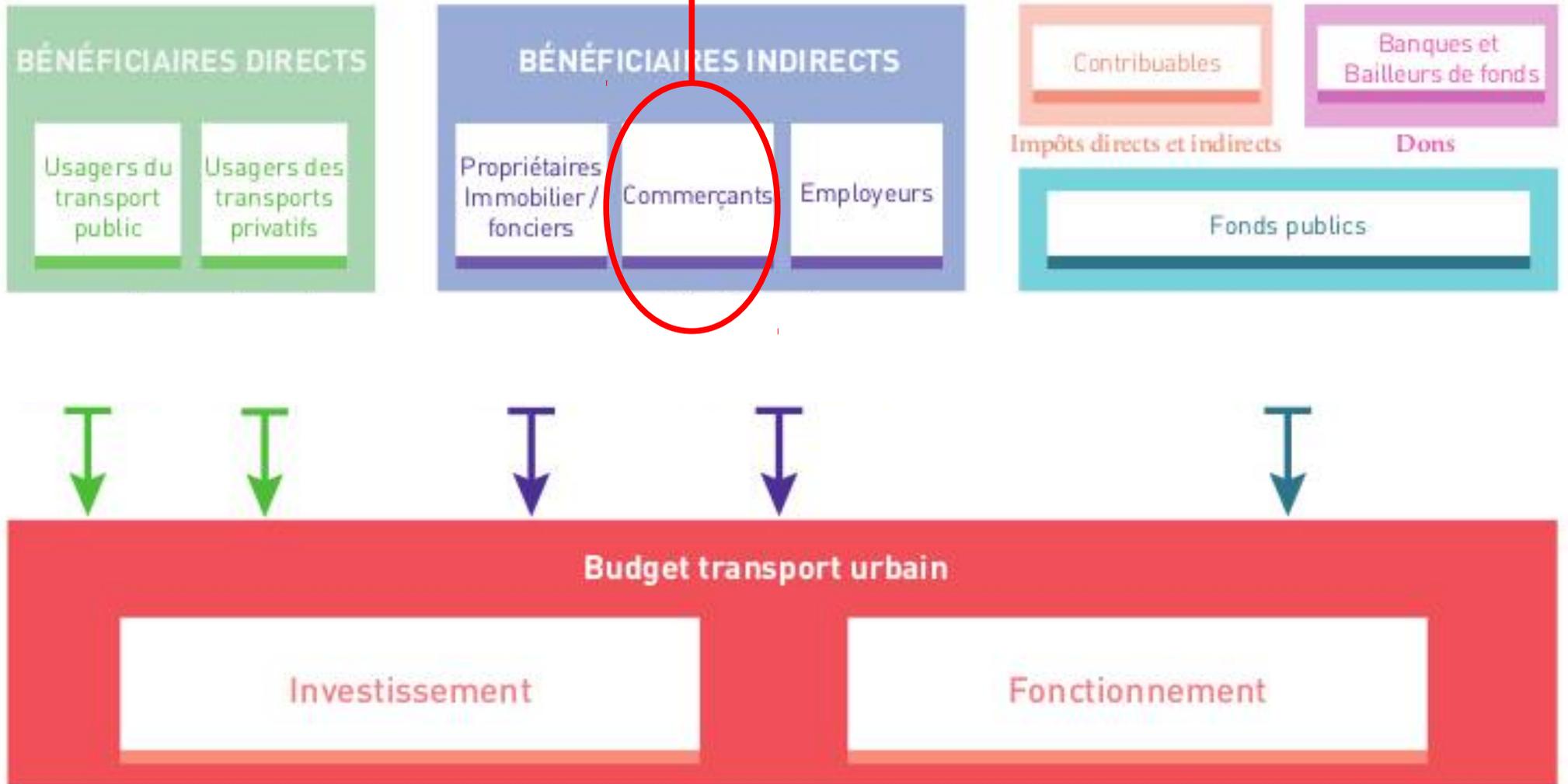
Qui contribue au budget du transport urbain ?

Le propriétaire foncier et/ou immobilier paie pour la valorisation de leur patrimoine grâce au transport public



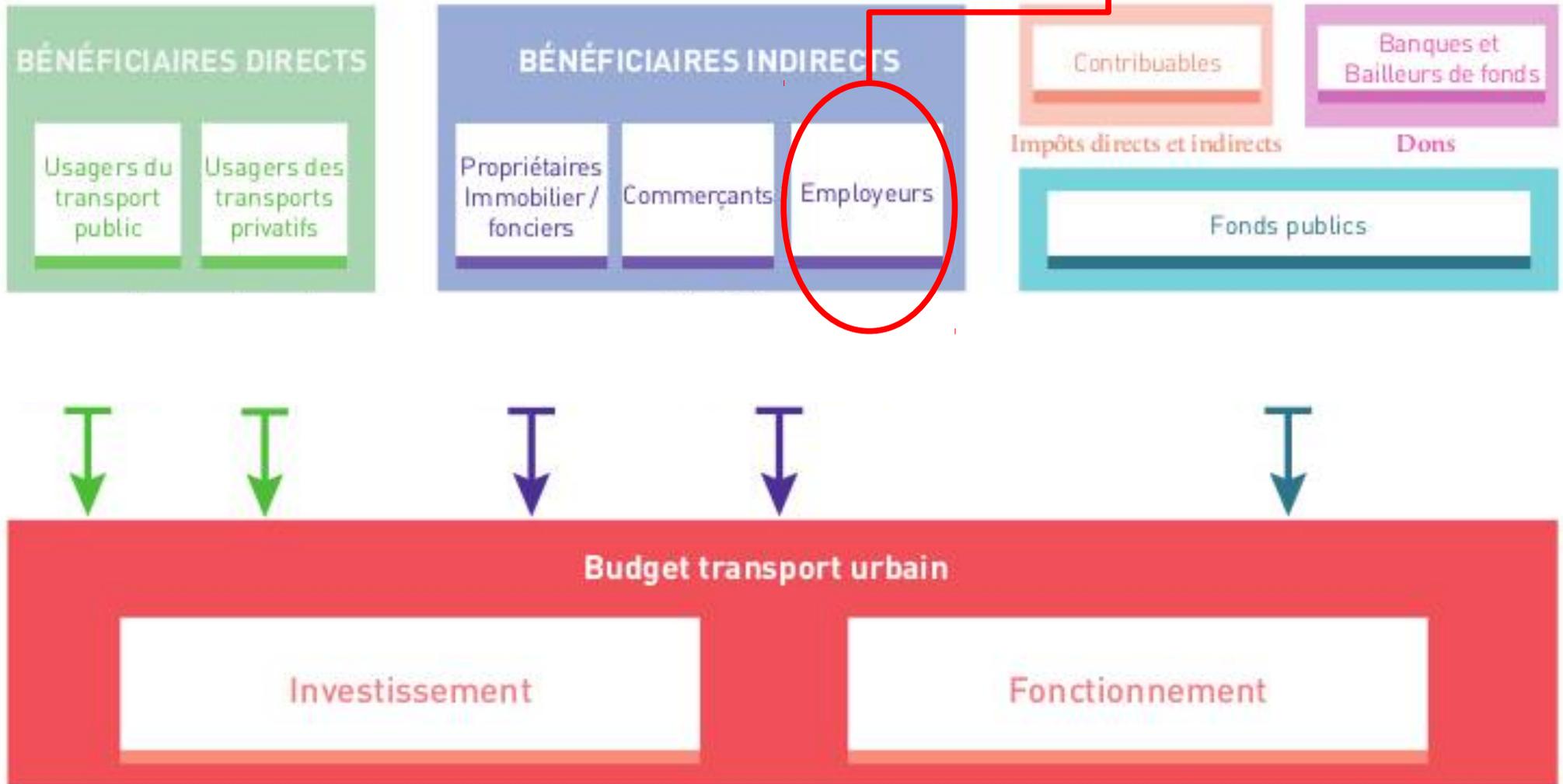
Qui contribue au budget du transport urbain ?

Le commerçant installé dans un pôle D'échange paie pour la clientèle potentielle générée par l'offre de transport



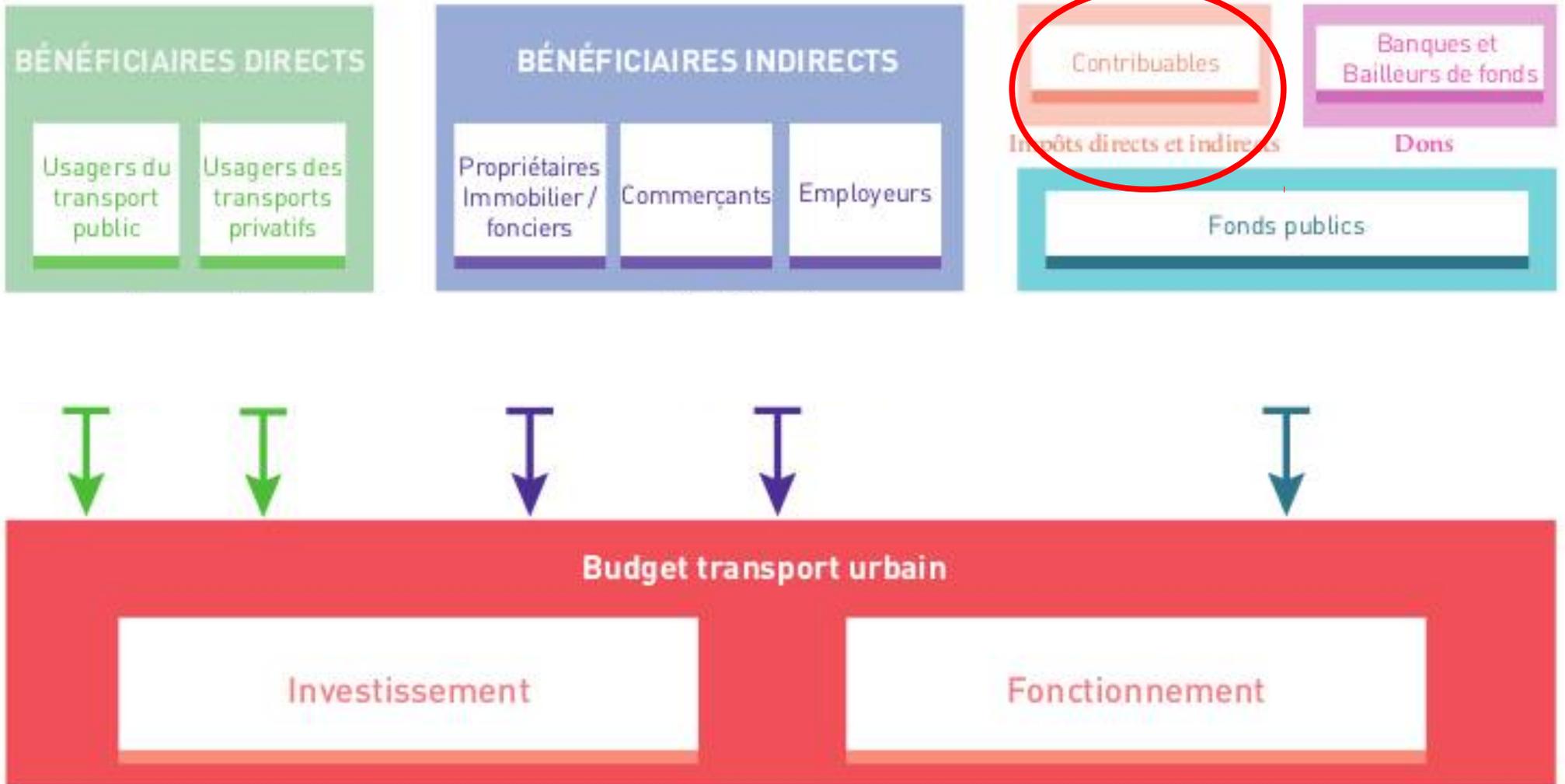
Qui contribue au budget du transport urbain ?

L'employeur paie soit pour :
- le service rendu à ses salariés
- la fluidité du trafic et le rôle essentiel du transport pour la compétitivité de l'agglomération



Qui contribue au budget du transport urbain ?

Le contribuable paie pour un service public

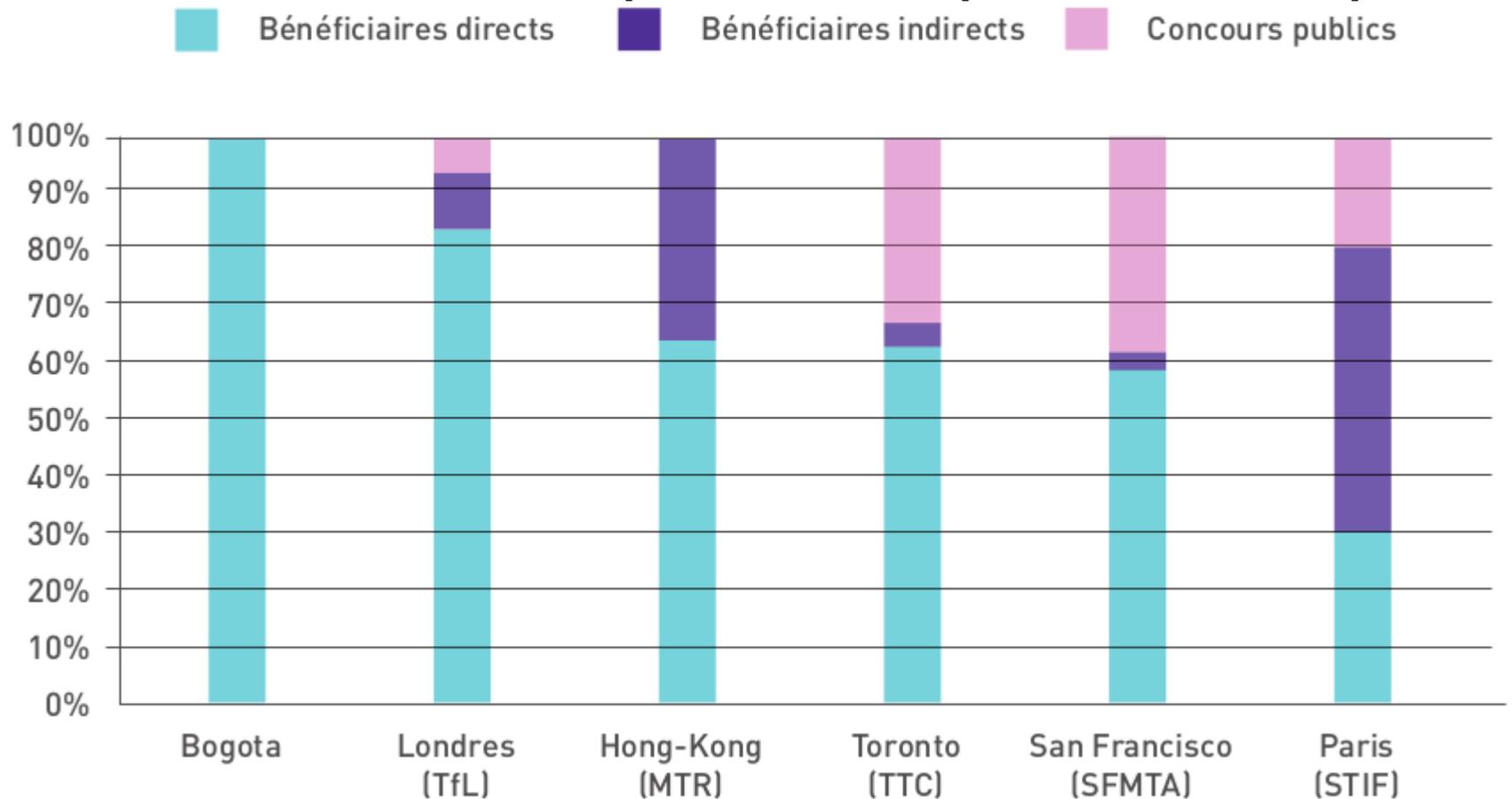


Des schémas contrastés de financement

Chaque ville doit trouver son « mix » de financement

- Des coûts à réduire
- Des recettes à optimiser
- Des recettes à compléter

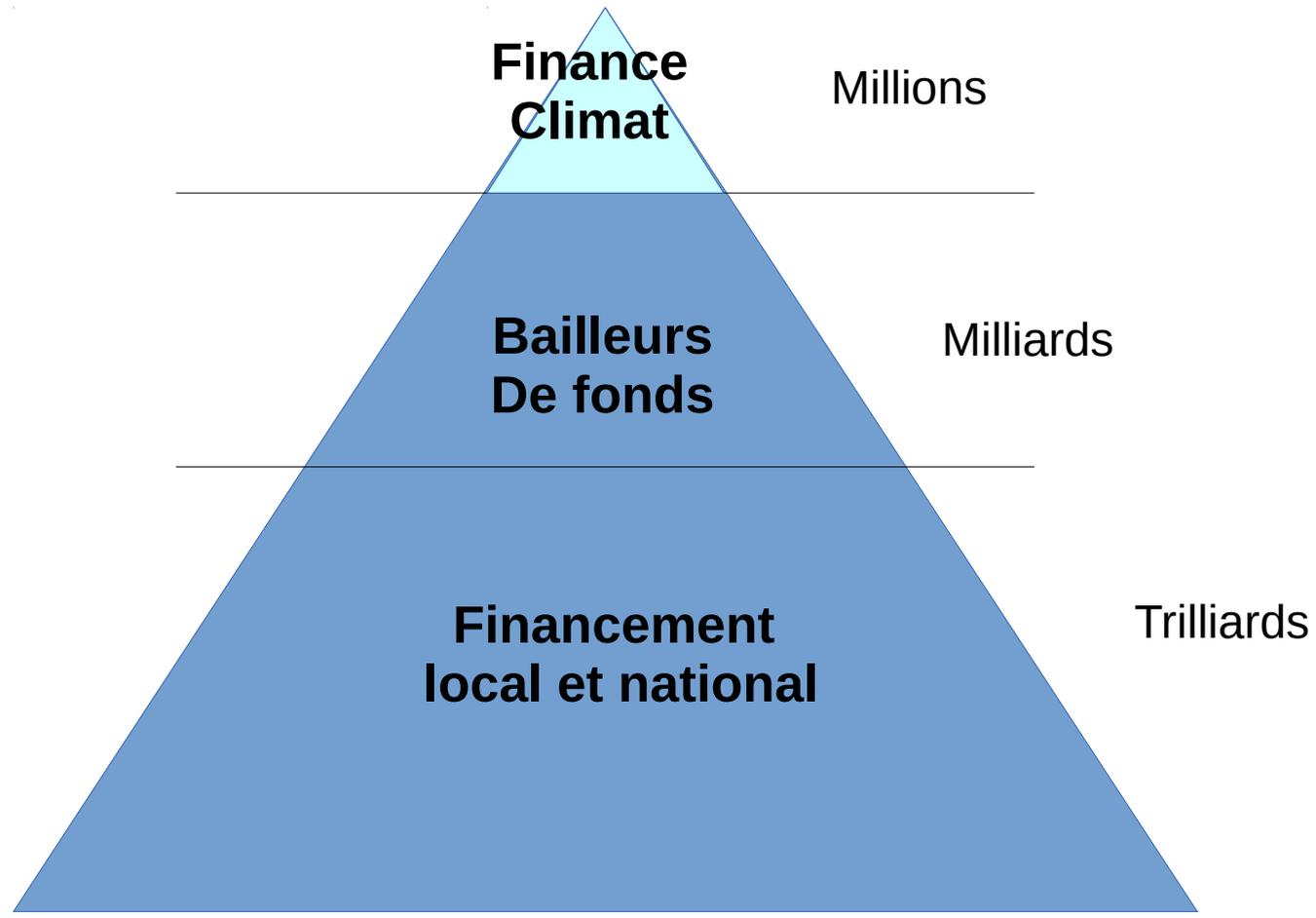
Chaque ville doit explorer les filières possibles





La Finance Climat ?

Attention à ne pas se tromper de proportions





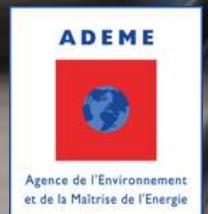
La Finance Climat ?

- **Fonds Climat : FFEM, IKI, Fonds pour les Technologies Propres (CTF), Fonds vert pour le Climat (GCF)?, etc.**
- **Les mécanismes de développement propres ? Peu adapté au transport, des ressources en fonction du prix de la tonne de Carbone.**
- **Les mesures d'atténuation adaptées au contexte national (NAMA) : un outil qui mérite d'être confirmé**
- **... des fonds nationaux ?**
-



100 villes engagées dans la planification de la mobilité urbaine soutenable pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre

MEDCOP - 19 juillet 2016
Julien Allaire - CODATU



MobiliseYourCity: Objectifs

- Au moins **100 villes** s'engagent dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un **Plan pour la Mobilité Urbaine Soutenable (SUMP)** d'ici 2020
- Les villes impliquées s'engagent à une **réduction de 50 à 75%** de leurs émissions de GES liées au transport urbain d'ici 2050 comparées à un "scénario au fil de l'eau"
- Au moins **20 pays** émergents ou en développement s'engagent à élaborer et à mettre en oeuvre une **Politique Nationale pour la Mobilité Urbaine (NUMP)**





**Merci pour votre
attention**