

Financement des transports publics

Comment maîtriser les dépenses

Entretien avec Mohamed Mezghani, directeur pour l'Afrique et le Moyen-Orient de l'UITP

Le problème du financement des transports publics se pose avec acuité pour la plupart des pays, qu'ils soient développés ou non. Actuellement on ne conteste plus la participation de l'Etat à travers les subventions de compensation. Mais cela reste insuffisant pour assurer la pérennité des sociétés de transport.

D'autres mécanismes ont été développés ces dernières années pour assurer l'équilibre financier du secteur à travers un management innovant et une gestion efficace.

Pour Mohamed Mezghani, directeur pour l'Afrique et le Moyen-Orient de l'Union internationale des transports publics (UITP), il faut s'inspirer des expériences menées dans certains pays pour améliorer le financement de leur système de transport public⁽¹⁾.

- **L'Economiste: Quelles sont à votre avis les meilleures solutions pour financer les transports publics?**

- **Mohamed Mezghani:** Dans la plupart des pays le financement des systèmes de transports publics se base d'une manière générale et pour une grande partie sur les fonds publics que ce soit au niveau central ou régional. Cela concerne surtout le volet investissement. Mais aujourd'hui, on constate une tendance visant à impliquer davantage les opérateurs privés dans le cadre d'un partenariat avec le public. Cela permet la mobilisation des fonds pour la construction, l'exploitation et la maintenance du réseau et du matériel. L'intérêt de ce partenariat est que les responsabilités et les risques sont partagés entre les deux parties.

- **Et pour la partie exploitation?**

- Elle est assurée pour une grande partie par les recettes provenant des ven-

tes de billets ainsi que les subventions de compensations accordées par les pouvoirs publics en vue de couvrir le manque à ga-

publics de 150 millions d'euros, soit près de 1,6 milliard de DH. La seconde approche vise à impliquer les bénéficiaires,



06/02/2008

Pour Mohamed Mezghani, directeur pour l'Afrique et le Moyen-Orient de l'UITP, outre les fonds publics, il faut chercher d'autres moyens pour financer le transport public, notamment via le partenariat public-privé (Ph. NEA)



Par son action et son concours financier, l'agence Bayt Mal Al Qods porte secours à la ville d'Al Qods Acharif, soutient ses populations et protège les lieux saints de la ville. Vos contributions et donations sont ainsi consacrées au financement de projets à caractère sociaux, économiques et culturels.

L'agence Bayt Mal Al Qods apprécie toutes les initiatives qui appuient son action humanitaire et de solidarité.



AGENCE BAYT MAL AL QODS ACHARIF

Pour la sauvegarde de la ville Arabe d'Al Qods et de son patrimoine religieux et civilisationnel

555

Le donateur soutient l'action de Bayt Mal Al Qods par un don sur le compte n° 139 dans toutes les agences Bank Al-Maghrib à partir de 1000 G.D.R. (10000 D.H.) ou par virement au 056600220 à partir de votre téléphone fixe.

Avec la participation de

Maroc Telecom

gner par l'exploitant que ce soit un opérateur privé ou public. Cette compensation est justifiée par l'application des tarifs sociaux. Outre les recettes tarifaires, les opérateurs de transport peuvent diversifier leurs revenus en optimisant l'exploitation de leurs ressources. Il s'agit à titre d'exemple des recettes provenant de la publicité. Des services de transport à la demande ainsi que les travaux d'entretien pour d'autres sociétés figurent également parmi les créneaux promoteurs.

- Comment peut-on assurer l'équilibre financier du secteur?

- Il faut garantir des ressources durables dans le temps. Pour ce faire, on distingue deux approches. La première basée sur le principe pollueur payeur. Cela oblige les acteurs qui sont à l'origine de la pollution et la nuisance à compenser la collectivité par la mise en place des taxes sur le carburant comme cela est le cas en Allemagne. Le péage urbain est un autre système permettant de dégager des recettes pour le secteur de transport public. Sur ce point on évoque l'exemple de Londres: chaque automobiliste qui veut circuler dans le centre de la ville doit payer 12 euros, soit l'équivalent de 120 DH.

Cette mesure a eu un impact remarquable sur plusieurs plans. Au niveau de la décongestion de la circulation avec une réduction du trafic de 30%. A cela s'ajoute une recette annuelle pour les transports

d'une manière indirecte, des systèmes de transports publics dans leur financement. Il s'agit par exemple du système de versement transport (VT) appliqué en France depuis les années 1970. Chaque entreprise, dont l'effectif dépasse 9 employés, doit verser une contribution entre 1% et 2% de la masse salariale. Sans le transport urbain, ces patrons auront des difficultés pour assurer le transport de leur personnel. Le même raisonnement est appliqué pour les promoteurs fonciers et immobiliers qui tirent profit de la mise en service de nouvelles lignes de transport urbain.

- Pour le Maroc, que proposeriez-vous?

- Au début je dois signaler une volonté et une prise de conscience des responsables pour améliorer les transports urbains dans les différentes grandes villes du Royaume. Il serait utile dans le cadre de la préparation d'une stratégie nationale de réfléchir à la création d'une autorité organisatrice qui prendra en charge les transports publics. Cette instance pourra également s'occuper des problèmes de déplacements et les politiques de mobilités d'une manière générale. □

**Propos recueillis par
Nour Eddine EL AISSI**

(1) Mohamed Mezghani a été convié à animer les travaux du colloque régional sur le déplacement urbain en Méditerranée tenu à Skhirate les 22 et 23 janvier.