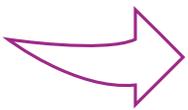


Mastering Mobility : Evaluer les capacités financières de votre ville

Le 30 novembre | 10:00-11:30 CET





Bienvenue à la Série de formations *Mastering Mobility!*

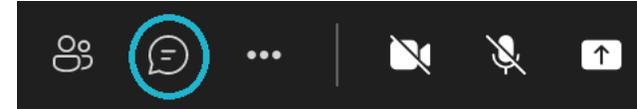
- ✓ Apprendre
- ✓ Échanger
- ✓ Connecter

02.11.2021	Types de données et méthodes de collecte pour un diagnostic de la mobilité urbaine	
10.11.2021	Le tramway comme système de transport de masse durable : Évaluation ex-post des tramways marocains	
16.11.2021	Comprendre la qualité de l'air et son rôle dans le transport urbain	
23.11.2021	Intégrer la qualité de l'air dans la planification de la mobilité durable	
29.11.2021	Réformer le transport artisanal avec le catalogue de mesures de MobiliseYourCity	
30.11.2021	Evaluer les capacités financières de votre ville	
07.12.2021	Réflexion sur les obstacles et cocréation de solutions pour des villes actives et piétonnes	

Comment participer à la session



Assurez-vous que votre microphone est coupé et que votre caméra est éteinte.



Cette session sera enregistrée. Vous n'apparaitrez pas dans l'enregistrement si votre caméra est éteinte.



Incluez vos questions dans le chat, nous les poserons dans les questions-réponses à la fin de la session.



N'hésitez pas à partager des documents de votre organisation ou d'autres contributions dans le chat !

Simultaneous translation to English available!



That's how it works before the session starts:

- Go to **the App Store** of your phone (iOs or Android) and download the **Ablio Audience App**
 - Google Play Store: [click here](#)
 - App Store (iOs): [click here](#)
- Open the app and type in the **Event Code: FDmg8a** (Please note that the code is case sensitive so make sure you respect capital letters)
- Select the language channel you wish to listen to

That's how it works during the session:

- Use the **computer speakers** for listening to the **audio of the video conference**
- Use your **smartphone with Ablio Audience App and headsets** for listening to the translation
- Unmute the microphone of your computer when you are **speaking in your preferred language**.
- If there is an **increasing delay** during the meeting, **tap the translation channel** (close and reopen it) to clear it.

Ordre du jour

- | | | | |
|-------|---|-------|---|
| 10:00 | Introduction à la session d'aujourd'hui
Marion Hoyez | 10:55 | Capacité d'emprunt et dotation budgétaire : comment les collectivités locales peuvent utiliser efficacement leurs ressources
Transitec |
| 10:05 | Comprendre les bases du financement dans le domaine des transports urbains
Julien Allaire | 11:00 | Comparer les modèles économiques: comprendre la différence entre transport public et transport artisanal.
Transitec |
| 10:20 | Quelles sont les principales sources de financement disponibles pour le transport urbain ?
Transitec | 11:20 | Questions/réponses et conclusion
Marion Hoyez |
| 10:35 | Groupes de discussion basés sur des études de cas
Tous les participants | | |

Objectifs de la session

- Comprendre les principaux **concepts** liés au **financement** de la mobilité urbaine.
- Identifier les principales **sources** de financement disponibles pour les transports urbains.
- Comprendre comment les autorités locales peuvent faire un **usage efficace** de leurs ressources.
- Comprendre la différence entre les **modèles économiques** du **transport public** et du **transport artisanal**.

Panel des intervenants



Intervenant

Julien Allaire

Directeur des opérations
internationales
Transitec



**Modératrice et
intervenante**

Marion Hoyez

Chef de projet
Transitec



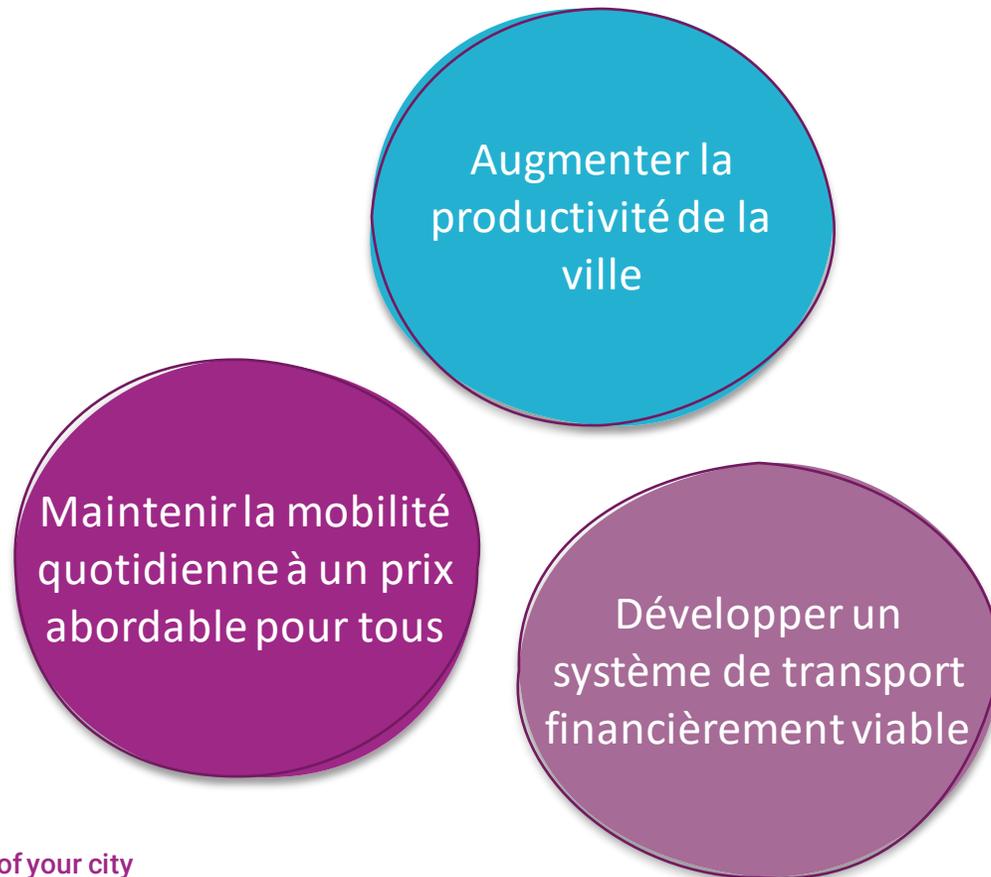
Evaluer les capacités financières de votre ville

Le 30 novembre 2021

Introduction

Le financement de la mobilité urbaine soutenable : pourquoi est-il essentiel ?

Les différents objectifs qui sous-tendent la viabilité financière se situent au niveau de la ville, du système de transport urbain et des ménages.



Le financement de la mobilité urbaine soutenable : pourquoi est-il essentiel ?

... Mais la plupart du temps, la situation est différente.

Une forte congestion
réduit les interactions
potentielles

La mobilité
quotidienne est très
coûteuse, surtout
pour les plus pauvres.

Le système de
transport est rentable
pour les différentes
parties prenantes

Quel est le status quo dans de nombreuses villes ?

Les ressources financières font défaut à la mobilité urbaine soutenable. Parfois, elles sont tout simplement mal affectées.



- **Manque de ressources financières** pour les solutions de mobilité urbaine soutenable dans les villes en développement.
- De nombreuses ressources sont consacrées à des **options coûteuses** (autoroutes urbaines, viaducs, rocares, etc.).
- La **corruption** se produit surtout dans les projets non essentiels
- **Faible capacité à lever des fonds** pour le transport urbain
- **Les Etats ont l'habitude de gagner de l'argent avec le transport urbain** (taxe sur le carburant, sur les importations de voitures, sur le transport adapté, etc.) **mais ils ne l'utilisent pas pour améliorer le système.**
- **Les collectivités locales financent leurs activités sur le transport urbain**

Quels sont les principaux obstacles au financement de la mobilité soutenable ?

Le système automobile dominant génère une dépendance à l'égard de la voiture qui semble être une habitude pour les décideurs.

- **La croissance des revenus signifie un processus de motorisation !** En raison de la croissance économique, les ménages s'équipent très rapidement de 2 roues ou de voitures (le parc de 2 roues et de voitures augmente parfois de 15 à 20%). Si les gouvernements n'anticipent pas cette tendance, ils réagissent avec des solutions inadéquates...
- **La croissance du trafic génère des infrastructures routières plus orientées vers la voiture !** La plupart du temps, les décideurs veulent régler les problèmes de circulation et non de mobilité, les grandes infrastructures donnant la priorité au transport motorisé
- **Les coûts de la mobilité urbaine ne correspondent pas à ce que paient les usagers !** Les prix des carburants et des véhicules ne reflètent pas les coûts réels des activités de transport (externalités) ; mais les pouvoirs publics sont réticents à subventionner les transports publics
- **Tout le monde (ou personne) gouverne la mobilité urbaine !** La gouvernance métropolitaine est généralement faible et les projets de transport sont souvent menés par différentes institutions sans aucune coordination. L'efficacité financière d'un tel montage institutionnel est faible...
- **"Mais personne ne veut payer pour la mobilité !" L'acceptation publique des taxes est bien sûr faible... mais des instruments de financement spécifiques pourraient apporter plus de transparence, et une meilleure compréhension**

Qu'est-ce qu'il faut financer ?

Deux aspects principaux et de nombreux éléments différents doivent être financés dans un système de transport urbain durable... et le plus cher n'est pas celui auquel on pense en premier !

**Dépenses
d'investissement
(CAPEX)**

Infrastructure

→ Routes, rues, voies de bus, pistes cyclables, lignes de métro et de tramway, stations, etc.

Véhicules et technologies

→ Véhicules et systèmes de transport intelligents

**Dépenses
d'exploitation
(OPEX)**

Exploitation

→ Dépenses quotidiennes (ressources humaines, carburant, nettoyage, ...)

Maintenance

→ Tant pour les infrastructures que pour les véhicules

Administration

→ Planification, gouvernance, police, etc.

Politiques / programmes

→ Législation, réglementation, règles de circulation, programmes de gestion de la qualité de l'air, etc.

Traffic management

→ Signalisation, couloirs de bus, etc.

Les différents types de financement

Financement initial (financing) vs

- "Le financement initial consiste à mobiliser des ressources financières pour couvrir les investissements initiaux en vue de la construction d'infrastructures, de l'acquisition de véhicules et de travaux, ou de la fourniture de services "*.
- Le financement par la dette est lié à des obligations de remboursement
- Les moyens de financement sont:
 - les budgets publics
 - le financement par la dette des banques de développement, des banques privées
 - le financement par emprunt auprès d'investisseurs, notamment dans le cadre de PPP

Financement continu (funding)

- « Le financement continu est lié à la recherche de ressources financières pour (re)payer les dépenses initiales et continues pendant le cycle de vie. »
- Un modèle de financement à long terme est une condition préalable à l'évaluation du financement privé.
- Les flux financiers peuvent provenir:
 - Des **bénéficiaires directs** : les utilisateurs d'un service ou d'une infrastructure sous la forme de droits et de redevances
 - Des **bénéficiaires indirects** : les groupes qui profitent autrement des investissements publics, par exemple les propriétaires immobiliers à proximité des stations de transport public (taxes locales).
 - Des **contribuables**, par le biais de transferts financiers du budget général ou d'autres niveaux de gouvernement.

Dakar : évaluation des flux financiers pour la mobilité urbaine

La capitale du Sénégal bénéficie de l'existence d'une autorité de transport (CETUD), mais les flux financiers sont assez complexes.



Étude de cas : quel est le coût de la mobilité à Dakar

Les plus pauvres consacrent une grande partie de leur budget à leur mobilité quotidienne.

A la fin des années 1990, les externalités représentaient 4,5% du PIB national.

→ Dépenses mensuelles des ménages (2015)

Source : EMTSUD 2015	Revenus	Dépenses	Taux d'effort (%)
1 ^{er} quintile	73 468	24 737	33,7 %
2 ^{ème} quintile	191 520	26 961	14,1 %
3 ^{ème} quintile	275 369	37 776	13,7 %
4 ^{ème} quintile	397 476	50 231	12,6 %
5 ^{ème} quintile	1 037 695	98 920	9,5 %
Moyenne de l'ensemble des ménages	394 551	45 894	11,6 %

→ Coût des externalités* (1998)

Type de dysfonctionnement	Nombre	Coût unitaire (FCFA)	Coût total (milliards CFA)	% du PNB
Accidents	1 053	7 400 000	2,0	0,1
Congestion	224 400 000	185	41,4	1,7
Pollution	2 100 000	30 000	63,0	2,7
total des coûts			108,5	4,5

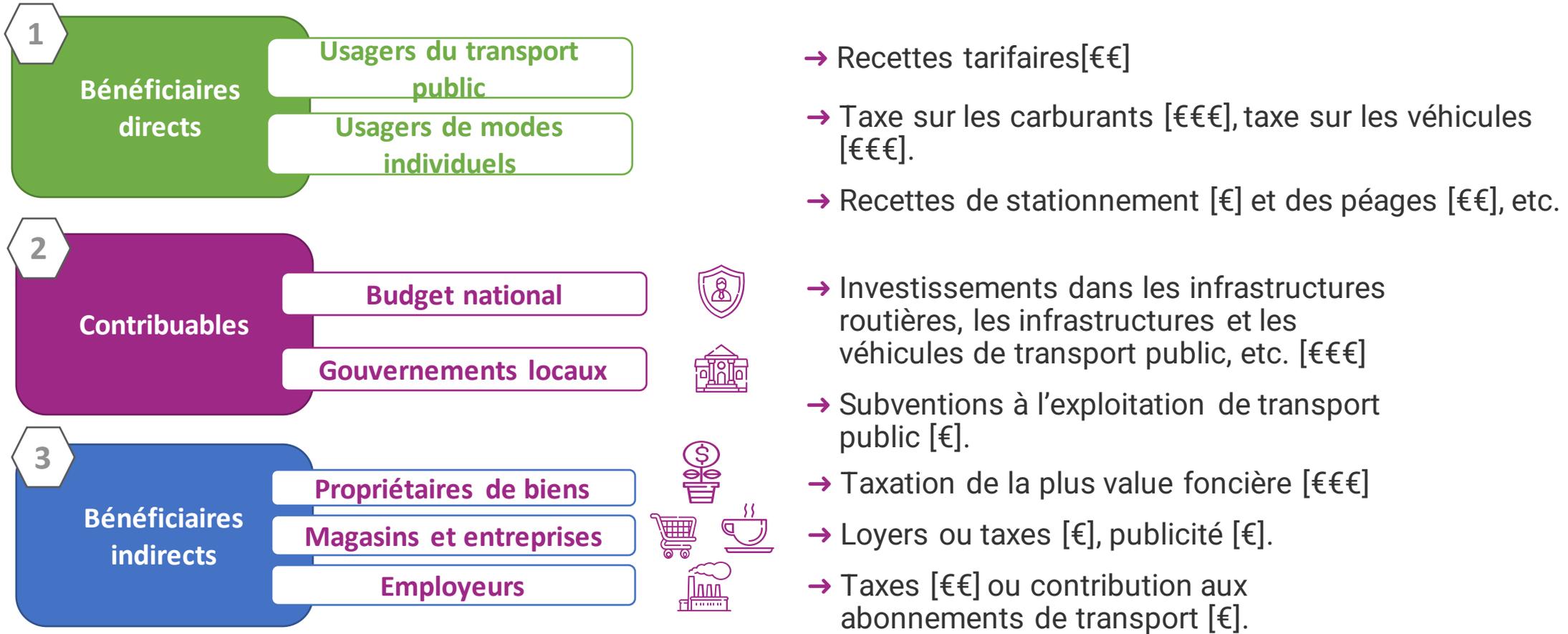
Source : TRACTBEL, 1998

* Cette étude est en cours de mise à jour

Principales sources de financement

Qui peut contribuer au financement des transports urbains ?

Il existe trois types de contributeurs au "budget des transports urbains". Tous les flux doivent être considérés afin d'évaluer la capacité financière de la ville.



Combien d'instruments financiers peuvent être mobilisés ?

Avantages et désavantages des différents instruments financiers potentiels

Level of implementation	Instrument	Soutien aux objectifs de transport durable			Soutien à la durabilité financière		
		Efficiency	Equity*	Environment*	Stability	Political acceptability	Administrative ease
Local	Frais de stationnement	+++	+++	++	++	+	+
	tarification de la route/prix de la congestion	+++	+++	+++	++	+	+
	Contributions d'employeur	++	++	++	+++	++	++
	Revenus tarifaires	++	++	++	++	++	+
	Subventions aux transports publics	+	++	+	+	+++	+
	taxes sur l'aménagement du terrain et sur la valeur du terrain	++	++	++	++	++	+
	Partenariats public-privé	++	+	+	++	++	+
National	publicité	+	+	+	+++	+++	++
	taxes/superflues sur les carburants	+++	+++	+++	+++	+	+++
	les taxes et redevances liées aux véhicules, y compris la mise aux enchères des quotas	++	+++	+++	++	+	++
Global	prêts et subventions	++	++	++	+++	+++	++
	CDM	+	+	+++	+	+++	+
	GEF fonds multilatéraux/bilatéraux pour le climat	+	+	+++	+	++	+

*Note: Effects on equity and the environment vary depending on how the revenue is used. Here we only consider the first-hand effects – i.e. those which arise through the collection of the revenue and not the usage thereof.

- **Certaines mesures sont essentielles dans le cadre d'une approche multimodale** : les redevances de stationnement, la tarification routière, etc. visent à décourager l'utilisation de la voiture tout en finançant les modes alternatifs.
- Certaines mesures **ne sont disponibles qu'au niveau national** et le principal défi consiste à affecter **les instruments fiscaux** à la mobilité urbaine.
- **Le financement de mesures ou de projets** par des prêts et des PPP ne résout pas le problème du financement... il s'agit parfois d'un moyen d'éviter le débat politique ou de dissimuler les coûts réels.
- **L'acceptabilité politique** peut être faible pour des changements radicaux et il est important d'inclure de nouvelles taxes, une augmentation des tarifs, etc. dans un plan de communication.

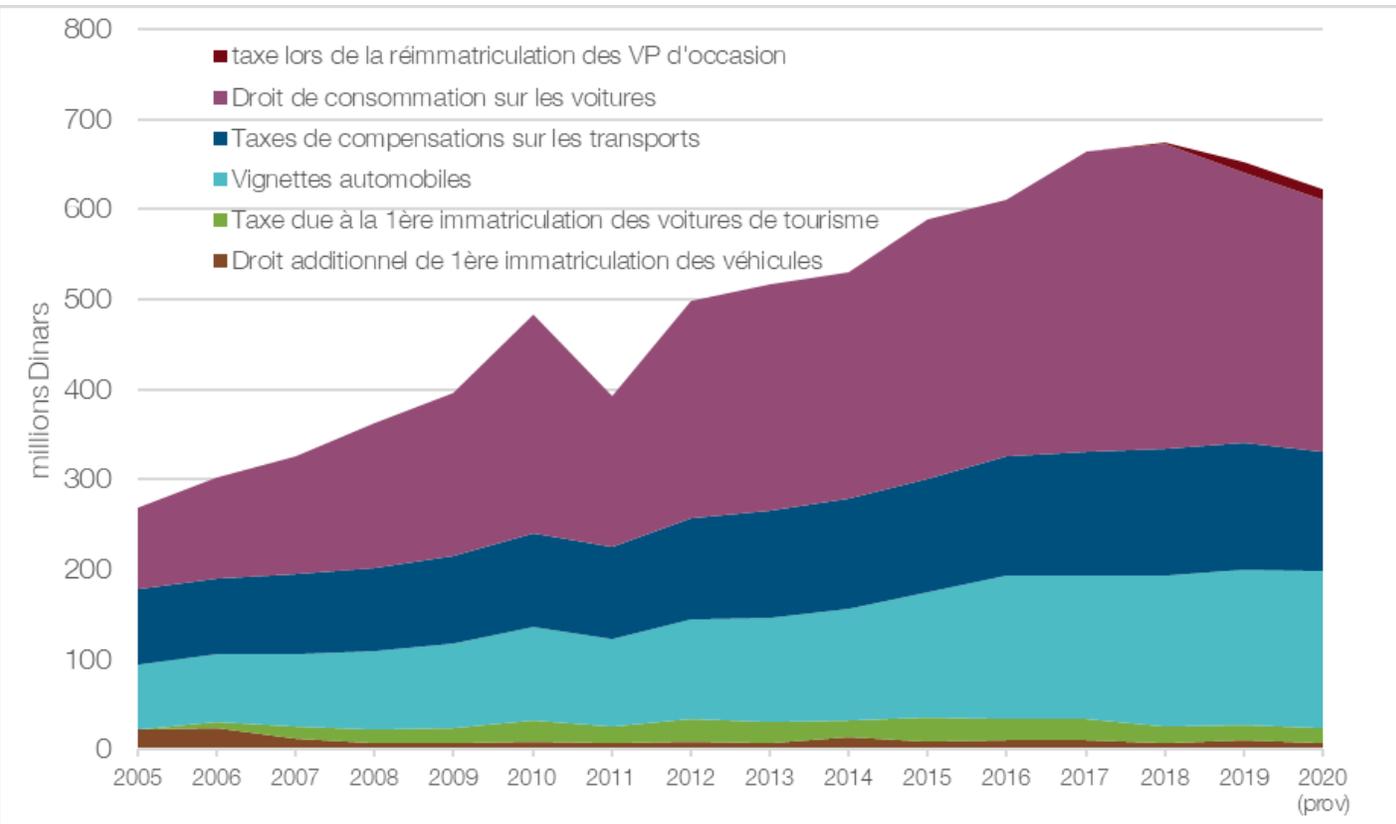
Tunisie : création d'un Fonds National de Mobilité Urbaine



Comment développer un système financier soutenable pour la mobilité urbaine ?

Au niveau national, la création d'un Fonds national de mobilité urbaine a été étudiée.
Différentes ressources ont été envisagées :

3,23 TND = 1€



La mobilité urbaine : un trou noir financier

- Entre 2010 et 2014, 1,25 milliards d'euros ont été dépensés en subventions aux carburants
- Plus de 100 M€ sont dépensés par an pour les routes urbaines.
- Environ 200 M€ par an sont dépensés pour subventionner les sociétés de transport public qui ont des tarifs très bas et une faible efficacité.

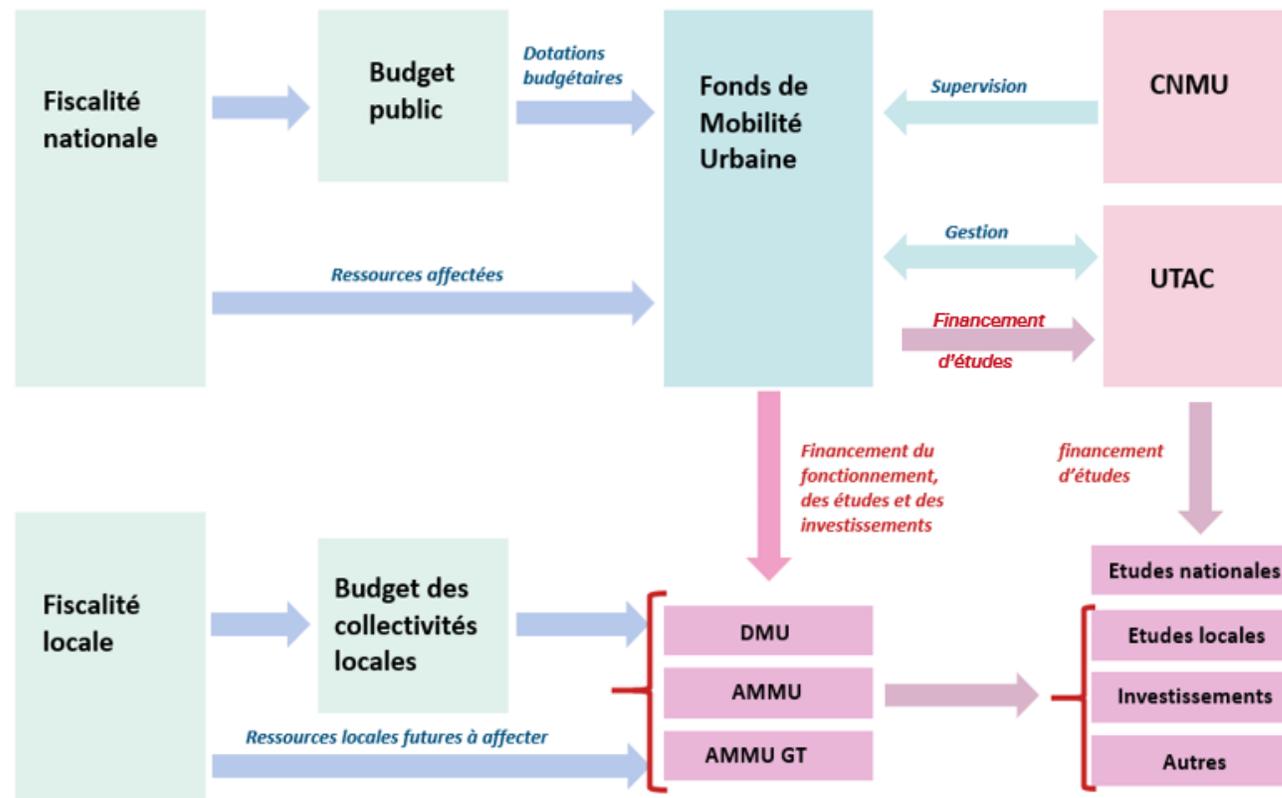
Des revenus substantiels provenant du transport

- Taxe sur le transport routier
- Taxe sur la circulation (taxe sur la circulation)
- Droit de consommation des véhicules (taxe sur les importations de véhicules)
- Taxe sur la 1ère immatriculation

Au total, au niveau national, ces recettes fiscales représentent 200 M€/an.

Comment développer un système financier soutenable pour la mobilité urbaine ?

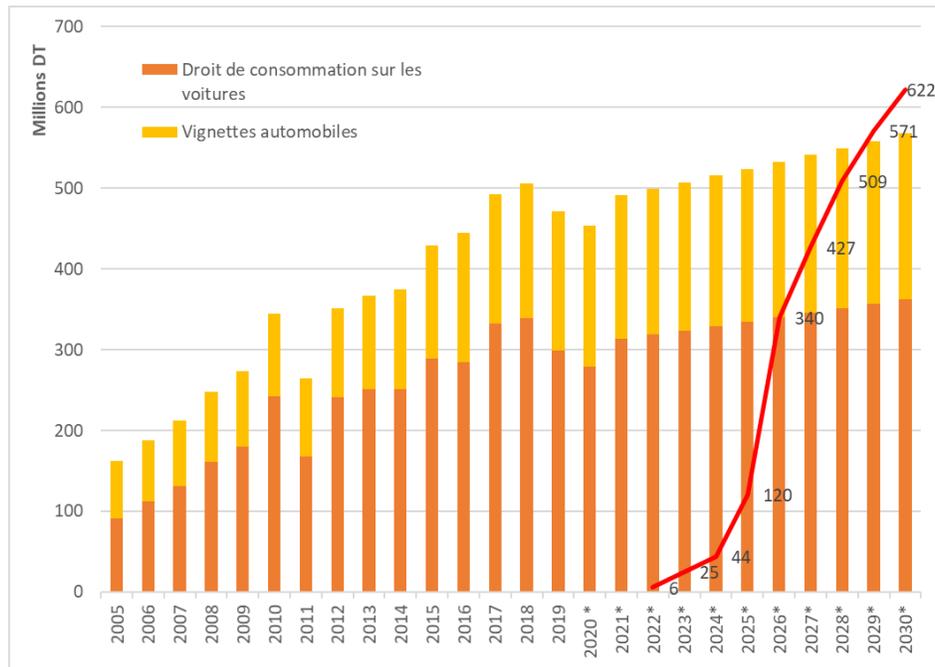
La création d'un fonds national pour la mobilité urbaine est liée à une réforme plus vaste visant à stimuler les politiques de mobilité urbaine au niveau local.



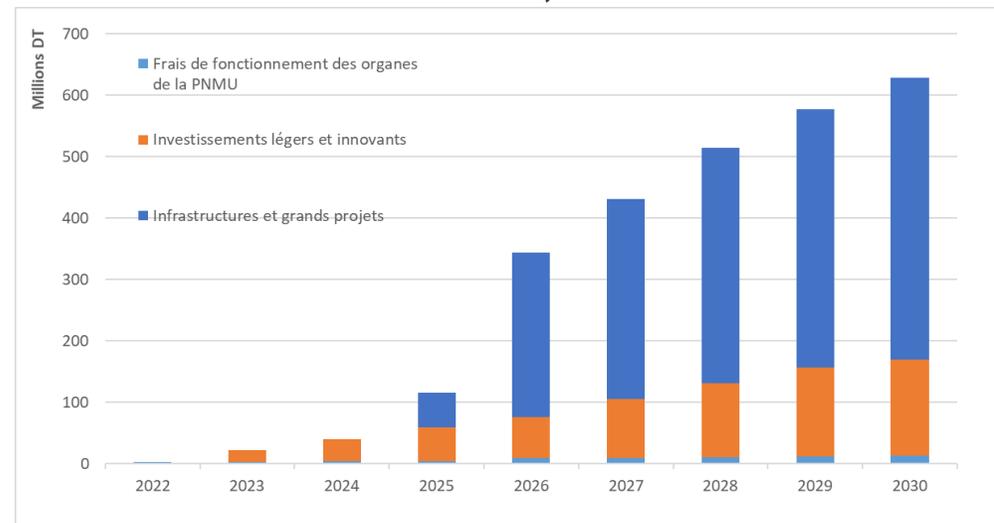
- Une Commission nationale en tant que comité de pilotage
- Une unité technique pour assister le ministère des transports dans la mise en œuvre de la réforme.
- Un fonds pour financer les activités
- des autorités métropolitaines de transport au niveau local pour décider des stratégies de mobilité urbaine.
- Serait-il possible d'affecter des sources fiscales ?

Comment développer un système financier soutenable pour la mobilité urbaine ?

L'objectif du FNMU est de passer après trois ans d'une phase d'initiation à un rythme de croisière.



- **1ère phase : le FNMU finance l'OPEX** de l'Agence Nationale de Support Technique + l'Autorité Métropolitaine de Transport + les Wins de Qwick avec une allocation budgétaire nationale.
- **2ème phase : le FNMU finance le CAPEX** (projet de transport de masse car les MTA auront un plan d'investissement détaillé).



Travaux de groupe

Cas de DAKAR

Étude de cas : Économie de la mobilité à Dakar

		CFA (billions)	Ménages et entreprises	Budget public
CAPEX			70	191
Transport public	BRT			57
	Train rapide			25
	Matériel roulant (bus)			5
	Prime à la casse			1
Transport individuel	Infrastructures routières			104
	Achat de véhicules		70	
OPEX			406	10
Transport public	Usagers		150	
	Subventions aux opérateurs publics			5
Transport individuel	Entretien des routes			5
	Carburant, entretien des véhicules, stationnement, etc.		236	
	Assurance		20	
BUDGET ANNUEL TOTAL (2015)			476	201

- Les ménages et les entreprises consacrent une grande partie de leur budget aux dépenses de fonctionnement :
 - Tarifs des transports publics (1er !)
 - carburant, etc.
- Environ un tiers des dépenses des utilisateurs de voitures va au budget national (taxe sur le carburant et taxe d'importation).
- Les gouvernements investissent principalement dans les infrastructures routières
- Le budget annuel dépensé par les ménages et les entreprises représente plus du double du budget dépensé par le gouvernement.

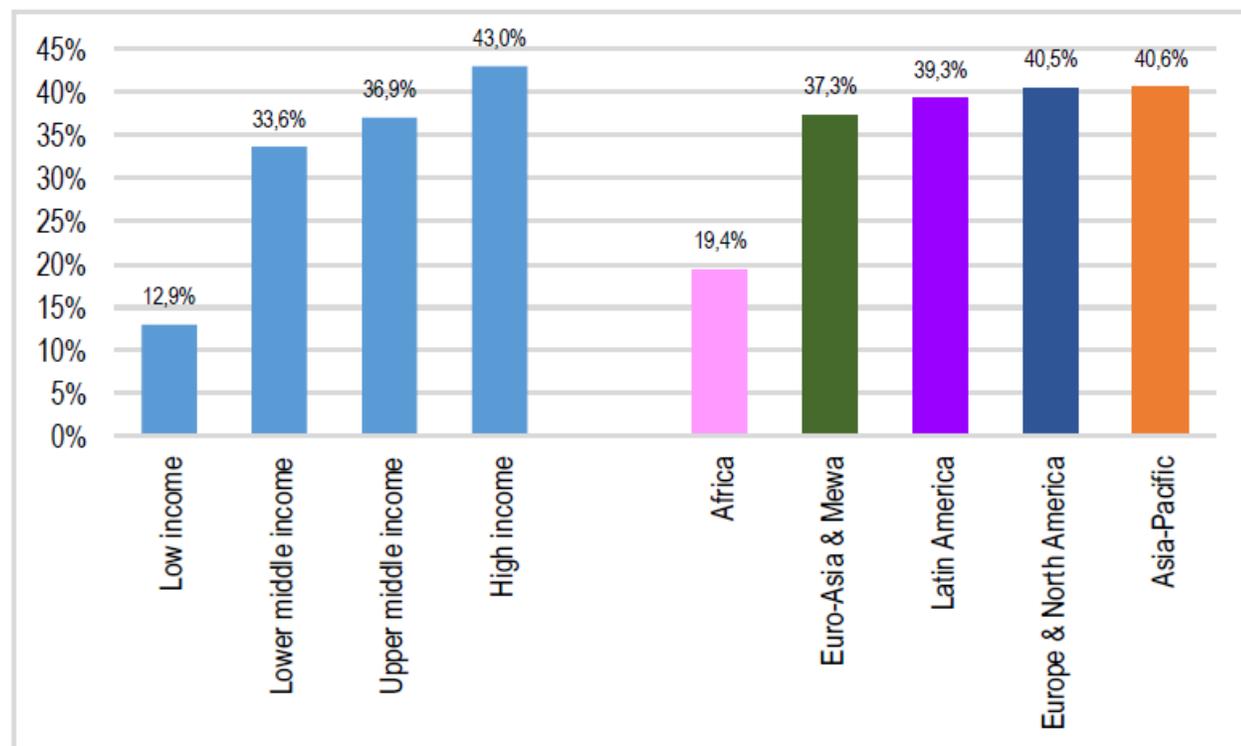
4

Capacité d'emprunt et allocation budgétaire

Quelle est la part des investissements publics réalisés par les gouvernements subnationaux ?

Les gouvernements subnationaux des pays à faible revenu ont moins de responsabilités en matière d'investissement public.

Figure 5.14. Subnational government investment as a share of public investment by income groups and geographical areas (2016)

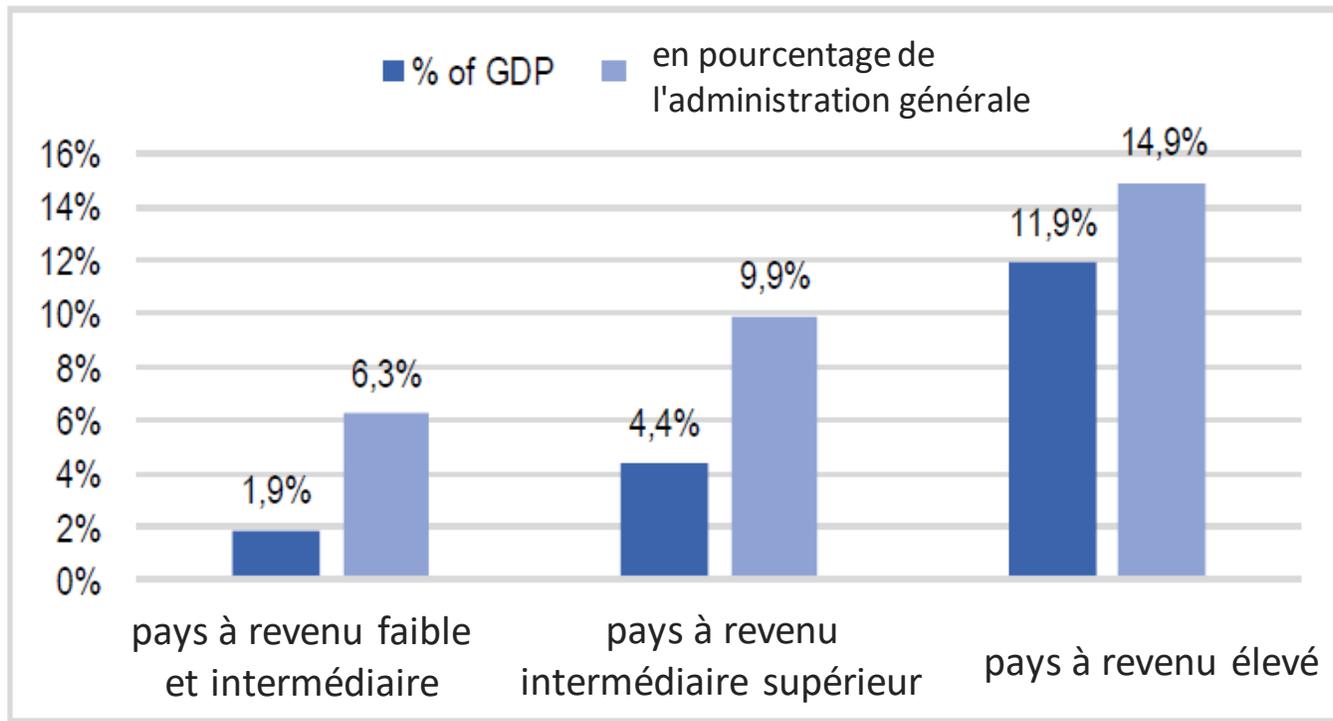


- **Au niveau national, l'investissement public s'est élevé à 4,0 % du PIB en moyenne** (> 10 % du PIB en Azerbaïdjan, en Bolivie, en Malaisie et au Rwanda ; < 1,5 % du PIB au Brésil, au Portugal, au Salvador et au Guatemala).
- **Les investissements publics infranationaux représentent 1,3 % du PIB** dans le monde en moyenne non pondérée (de 0 % au Malawi à 7,5 % en Bolivie).
- **Dans les pays fédéraux, le niveau d'investissement des gouvernements infranationaux dans le PIB est plus élevé** (1,7% du PIB) que dans les pays unitaires (1,2% du PIB).

Quelle est la capacité d'emprunt de la ville ?

Les prêts permettent aux collectivités locales d'accéder à des capitaux importants qui ne seraient pas disponibles autrement.

Figure 7.3. Dette publique subnationale par groupes de pays à revenu en pourcentage du PIB et dette publique générale



La capacité d'emprunt pour la mobilité urbaine est souvent limitée par :

- " règle d'or ", règle qui restreint les emprunts pour financer les projets d'investissement à long terme.
- le cadre juridique (les gouvernements nationaux limitent le montant qui peut être emprunté par les collectivités locales sans leur consentement)
- la disponibilité des revenus futurs de l'infrastructure

Comment les institutions de financement du développement peuvent-elles aider ?

Les banques multilatérales et l'aide publique bilatérale contribuent à financer les investissements dans les systèmes de transport, mais pas l'exploitation de ces systèmes.

- **Les subventions** qui sont très souvent destinées à des études ou à des assistances techniques (création d'une autorité de transport, formation des opérateurs, etc.)
- **Les prêts à taux réduit**, c'est-à-dire des prêts dont les conditions peuvent être plus favorables que celles des prêts bancaires en termes de :
 - durée : prêts à très long terme de 15, 20 voire 30 ans ;
 - délais de grâce accordés avant le premier versement.
 - taux d'intérêt : taux bonifiés inférieurs à ceux du marché bancaire (avec un taux de 4 % contre un taux typique de 14 % sur le marché, on réduirait de près de 60 % le coût total du projet ;

Différentes options:

- **Prêts au gouvernement central** : les agences de financement exigent des garanties des gouvernements centraux pour prêter aux villes qui ne jouissent pas d'une autonomie complète dans ces décisions.
- **Prêts directs aux autorités locales** : quelques partenaires de développement (AFD, IFC, etc.) prêtent aux gouvernements locaux sans aucune garantie de l'Etat.

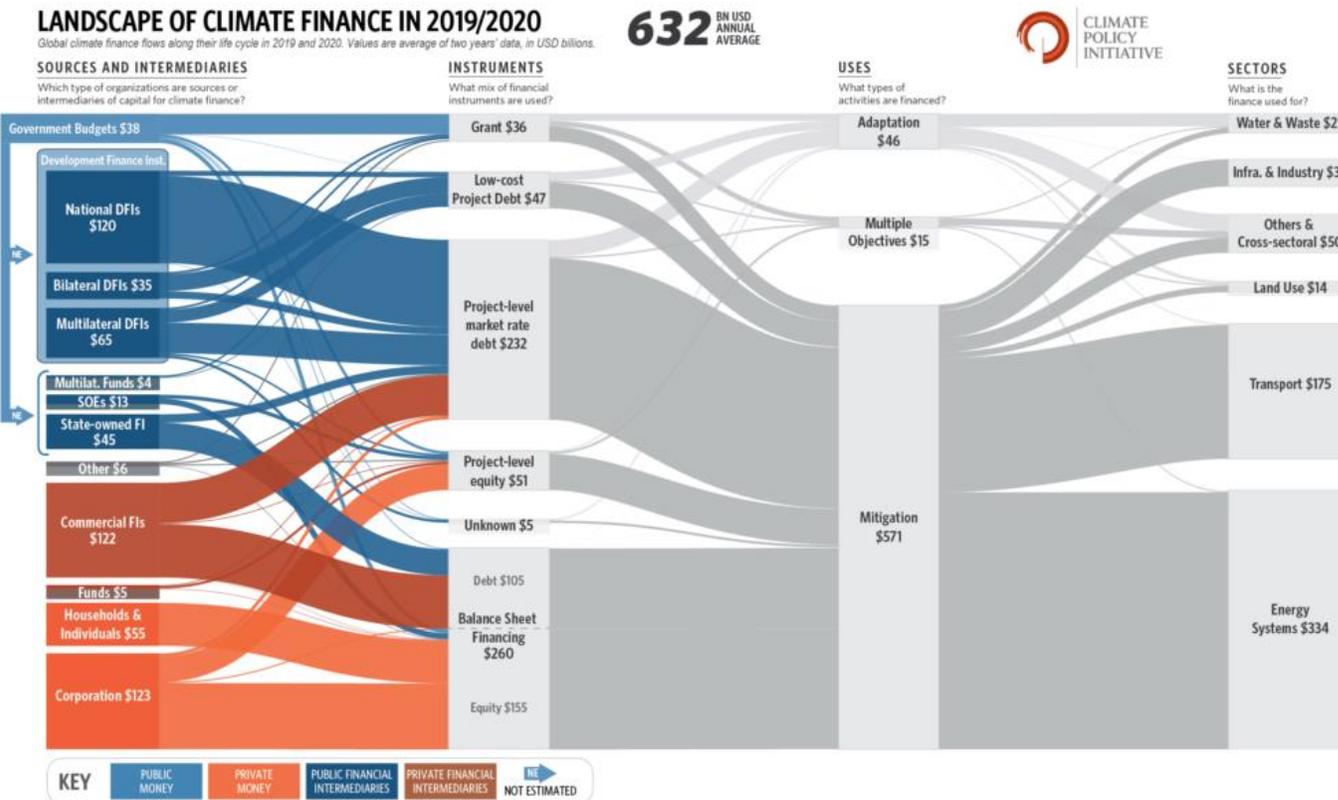
Comment la finance climat pourrait-elle contribuer ?

Le "financement climatique" pourrait devenir un outil prometteur pour cofinancer des projets de transport urbain dans les pays en développement s'ils contribuent à réduire de manière significative les effets de serre.

- Forte augmentation par rapport à 2015 (+ 50 %)
- La majorité des financements climatiques -61% (384 milliards USD) - a été levée sous forme de dette en 2019/2020.
- Le transport à faible émission de carbone est le secteur qui connaît la plus forte croissance +23% (par rapport à 2017/2018) en raison du développement des véhicules électriques.
- Le transport durable représente 175 milliards d'USD en 2019/2020.

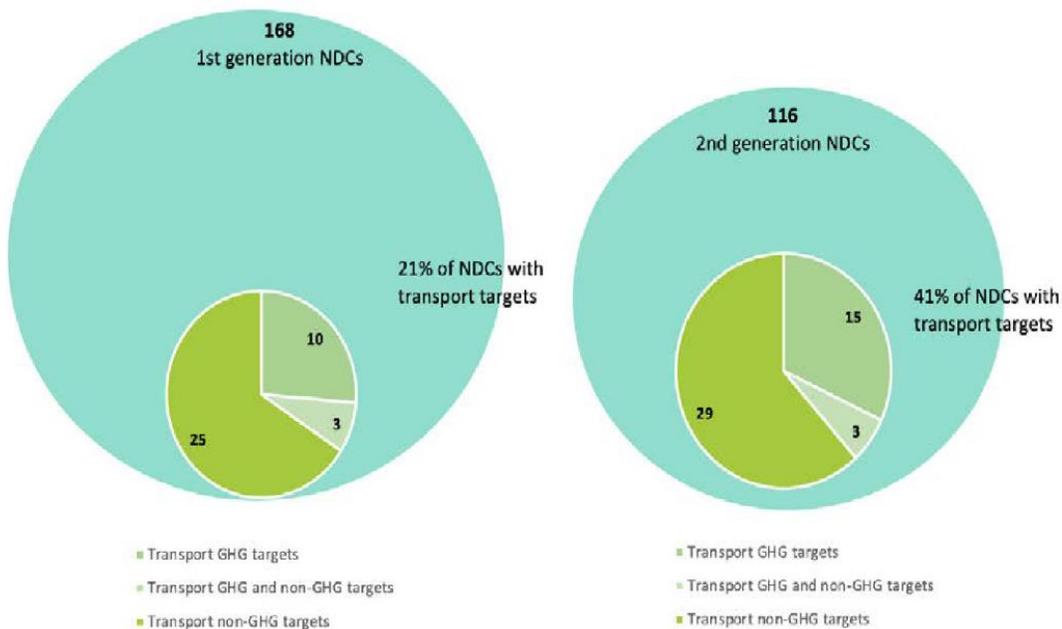
Fonds mondiaux : Fonds pour l'environnement mondial (FEM) ; Fonds pour les technologies propres (FTC) ; Fonds vert pour le climat (FVC) ;

Autres agences de financement du climat : Mécanisme de partenariat pour le financement des énergies propres (BAD), Fast Start Finance (Japon), Initiative internationale pour le climat (Allemagne), FEM français (France), etc.



Comment la finance climat pourrait-elle contribuer ?

Les contributions déterminées au niveau national (NDCs) devraient être considérées comme le premier moyen d'accéder aux fonds climatiques.



Source: slocat.net

- **41% des NDCs de deuxième génération contiennent des objectifs en matière de transport** (soit des objectifs d'atténuation des GES dans le secteur des transports, soit des objectifs non liés aux GES dans le secteur des transports).
- Mais il s'agit principalement de "**solutions améliorées**", décidées au niveau national.
- "**La mise en œuvre des stratégies climatiques pour les transports, par exemple, dépend largement de l'action au niveau local. Cependant, les NDCs n'incluent pas de cadres et de politiques habilitants pour aider les villes à améliorer la durabilité de la mobilité urbaine.**"
- **Les collectivités locales devraient intégrer leur plan d'action aux NDCs** afin de rendre visibles leurs stratégies et d'utiliser l'agenda climatique comme levier pour obtenir un soutien national et international.

Yaoundé (Cameroun) : allocation budgétaire pendant le processus d'élaboration du PMUS



Diagnostic : comment faire un bilan complet ?

L'élaboration du SUMP est un moment critique pour la programmation budgétaire. Elle doit permettre aux décideurs d'orienter les ressources vers les projets, mesures et actions pertinents.

Comme mentionné précédemment, le défi consiste à identifier les flux financiers pour la mobilité urbaine (qui paie quoi et comment ?).

1 - Évaluer les ressources disponibles des différentes institutions (locales et nationales) et identifier quelle institution publique est responsable de chaque ligne budgétaire.

2 - Estimer les revenus financiers directs (tarifs et abonnements des transports publics, concessions, location d'espaces publicitaires, frais de stationnement, etc.) et définir le degré attendu de recouvrement des coûts.

3 - Identifier les nouvelles ressources potentielles qui pourraient contribuer aux activités de mobilité urbaine...

Une conception financière efficace pour un PMUS s'appuie sur les mécanismes, les institutions et les capacités actuels.

Yaoundé (Cameroun) : allocation budgétaire pendant le processus d'élaboration du PMUS (Diagnostic)

Analyse budgétaire réalisée dans le cadre du Plan de mobilité urbaine durable de Yaoundé (y compris le budget des partenaires au développement, principalement l'AFD et la BM).

CUY (milliards FCFA)	2014	2015	2016	2017	2018
1. Investissements de mobilité urbaine					
Construction de voirie (ligne budgétaire 220 150)	1,52	1,05	1,37	4,05	2,85
Équipement et matériel (ligne budgétaire 222 120/150)	0,2	0,15	0,3	0,2	0,15
Par comparaison, total des investissements de la CUY	9,15	8,58	9,64	10,97	10,63
2. Entretien de la voirie					
Compte annexe entretien (ligne budgétaire 610 107)	2,91	3,52	3,70	2,63	4,46
Par comparaison, total du budget de fonctionnement de la CUY	5,18	5,05	11,89	9,85	12,06

MINH DU (milliards FCFA)	2015	2016	2017	2018
Budget d'investissement public (BIP)	27,258	38,922	13,978	13,111
Allocation du Fonds Routier	0,755	1,855	1,476	1,953
Total	28,013	40,777	15,454	15,064

→ Les fonds sont principalement alloués aux investissements routiers

- 25 milliards de FCFA pour les investissements routiers... pas suffisant pour couvrir tous les besoins mais plutôt important par rapport aux références pour des villes similaires.
- Manque de ressources pour les autres dépenses : entretien des routes (4 milliards de FCFA par an en moyenne), gestion du trafic, pas de financement public pour les transports publics.

→ 29 milliards de FCFA disponibles annuellement pour la mobilité urbaine à Yaoundé

→ **Principale source de financement** : budget national. Autres ressources : financements internationaux (18%), fonds d'entretien routier.

→ **la plupart des fonds (92%) sont canalisés par les ministères de l'état**, seulement 8% par la ville ... malgré son mandat sur la mobilité urbaine.

→ **la mobilité urbaine représente une grande partie du budget de la Communauté urbaine de Yaoundé (CUY) (mais pas assez) :**

- 20% des CAPEX de la CUY sont consacrés à la mobilité urbaine.
- 40% des OPEX de la CUY sont consacrés à la mobilité urbaine.
- Les dépenses réelles de la CUY ont été inférieures de 23% aux ressources prévues en 2016.

Vision, fixation des objectifs et scénarios : comment rendre les scénarios réalistes ?

Pendant la phase de conception des scénarios, afin de s'assurer de la capacité à mobiliser des fonds, il est nécessaire d'ouvrir un dialogue avec les différents partenaires pour explorer la faisabilité de flux financiers alternatifs et les changements pertinents du cadre réglementaire..

Scénario 1	
2025	
Entretien des voiries (5 ans)	25 Mio
Aménagements TC	
Réseau bus	3 lignes TCSP 100 Mio
	2 pôles d'échanges 10 Mio
Minibus	- Mio
Taxis	- Mio
Total	-110 Mio
Aménagements voiries	
Contournement autoroutier	60 Mio
Nouvelles voiries	25 Mio
Elargissement voiries existantes	105 Mio
Bitumage axes existants	25 Mio
Aménagements d'intersection	35 Mio
Total	-250 Mio
Total investissements	-360 Mio
2025	
Entretien des voiries (15 ans)	75 Mio
Aménagements TC	
Réseau bus	4 lignes TCSP, 4-5 Lignes principales aménagés 185 Mio
	Lignes rocade 80 Mio
	3 pôles d'échange 25 Mio
Minibus	- Mio
Taxis	- Mio
Total	-270 Mio
Aménagements voiries	
Contournement autoroutier	450 Mio
Nouvelles voiries	50 Mio
Elargissement voiries existantes	210 Mio
Bitumage axes existants	50 Mio
Aménagements d'intersection	50 Mio
Total	-810 Mio
Total investissements	-1'155 Mio

4- Estimer le coût des mesures et des scénarios (BAU, autres) :

- Évaluer le volume des dépenses en CAPEX et OPEX nécessaires pour chaque scénario.
- S'assurer que ce volume est cohérent avec la capacité à mobiliser des financements pour la ville.
- Dialogue avec les partenaires locaux, nationaux et internationaux

5- Concevoir les scénarios alternatifs :

- Envisager des flux financiers alternatifs (afin d'habiliter une autorité de transport, d'intégrer l'action dans une approche multimodale);
- Mettre en évidence le potentiel de nouvelles sources de financement pour accélérer la mise en œuvre des fonds (nouveaux instruments fiscaux, ou prêts et subventions).
- *L'identification de sources de financement suffisantes est essentielle pour garantir une mise en œuvre durable.*

Plan d'action : comment le rendre réalisable ?

Le PMUS doit fournir une description de chaque action ainsi qu'un ensemble intégré de mesures en tenant compte de la conception technique, du coût, du calendrier, des exigences en matière de participation du public, des impacts prévus et des risques potentiels.

6- Établir une liste claire d'actions (à mettre en œuvre, à étudier, à prévoir)

- **Identification des mesures** et des ensembles intégrés de mesures qu'il est financièrement possible de mettre en œuvre.
- **Plan de budgétisation et de financement** qui reflète différents scénarios budgétaires et identifie les mesures hautement prioritaires ainsi que les mesures à gain rapide.
- **Identification des études** qui doivent être réalisées en aval afin de préparer la mise en œuvre du PMUS. Il s'agira essentiellement d'études de faisabilité et d'ingénierie pour les mesures sélectionnées.
- **Attribution des responsabilités** et proposition d'allocation budgétaire pour la mise en œuvre des mesures.
- **Développement d'un cadre budgétaire** et d'un plan d'action de mesures financièrement solides et validées, incluant un calendrier de mise en œuvre.

Yaoundé (Cameroun) : allocation budgétaire pendant le processus d'élaboration du PMUS (plan d'action)

Concevoir un plan d'action raisonnable pour la CUY et ses partenaires (concernant la capacité financière)

PLAN D'ACTION 2019 - 2035			Coût (milliards FCFA)																	
			Court terme			Moyen terme					Long terme									
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035		
GOVERNANCE	No. ds																			
	Inst.1	Mise en place d'un service de transport et de la circulation	0,6	0,6																
	Inst.2	création d'une commission locale de la mobilité urbaine (PMU)	0,5	0,5																
	Inst.3	Centre de formation de la mobilité urbaine - rapatriement PCC... Monitoring de la mobilité urbaine			1,0	1,0	1,0	1,0			0,2			0,2			0,2			
OPERATIONNEL																				
VOIRIE																				
	Voies de contournement																			
	C1a	Contournement Autoroute RN3				1,1	1,1	1,1	1,1											
	C1b	Contournement RN3 Nkolmou				1,8	1,8	1,8	1,8											
	C2	Contournement Nkolmou RN 13 sud-est (RN3)								1,7	1,7	1,7	1,7	1,7						
	C3	Voies de contournement nord-est (RN4)													1,7	1,7	1,7	1,7		
	C4	Contournement nord-ouest - RN1 Autoroute de Douala																1,7		
	Voies primaires																			
	P1	Création de l'axe rocade N/Est				2,3	2,3	2,3	2,3											
	P2	Réhabilitation de l'axe Ngoussou			0,6	0,6	0,6	0,6												
	P3	Élargissement de l'axe Palle-Rocade Est				2,0	2,0	2,0	2,0											
	P4	Création de l'axe Palle-Rocade sud (différentes variantes possibles) - P/Est								0,9	0,9	0,9	0,9							
	P5	Élargissement de l'axe Palle-Rocade sud-ouest (P/Est)								0,3	0,3	0,3	0,3							
	P6	Création d'un nouveau barreau Nkolmou / Mvoté / Mvoté												0,1	0,1	0,1	0,1			
	P7	Création d'un nouveau barreau Nkolmou / Mvoté (M/Est)												0,3	0,3	0,3	0,3			
	P8a	Création de l'axe rocade N/O (P/Est)																		
	P8b	Élargissement de la piste rocade OUEST								1,3	1,3	1,3	1,3							
	P9	Création d'un pont en traversée du Mvoté au niveau de Mvoté								1,8	1,8	1,8	1,8							
	P10.1*	Liaison autoroute Douala-Yaoundé - Centre de Yaoundé - tronçon de campagne			6,3	6,3	6,3	6,3												
	P10.1*	Liaison autoroute Douala-Yaoundé - Centre de Yaoundé - tronçon urbain			17,5	17,5	17,5	17,5												
	Voies secondaires																			
	S1	Élargissement de la route des quartiers Djoumabang et Ekouabak																		
	S2	Création d'un axe primaire - palais présidentiel - Mont Mvoté													0,3	0,3	0,3	0,3		
	S3	Élargissement de l'axe collecteur du quartier Nord/Est - rue 5.788 - Istoud / Tanga Village																		
	S4	Élargissement de l'axe Nkolmou long / nouveau stade																		
	S5	Réhabilitation de l'axe Nkolmou long																		
	Voies tertiaires																			
	T1	Bitumage voies (75 km)	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6		
	Entretien																			
	E1	Entretien des voies (1,5 milliard par an)	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6		
INTERSECTIONS																				
	Carrefours (y.c. YCV)																			
	I1	Réaménagement de 40 intersections	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3		
	I2.1	Mvoté - y compris pôles d'échange et gare routière																		
	I2.2	Nkolmou gare routière, minibus, ...																		
	I2.3	Ilig Istoud + accessibilité au quartier / secteur																		
STATIONNEMENT																				
	Stationnement																			
	ST1	étude d'offre d'AP et tarification			0,3	0,3	0,3	0,3												
MODES DOUX																				
	4 quartiers piétons																			
	MD1.1	Centre ville	0,7	0,7	0,7															
	MD1.2	Centre ville	0,3	0,3	0,3															
	MD1.3	Nkolmou	0,3	0,3	0,3															
	Autres																			
	MD2	Aménagements piétons à proximité des écoles (0,7 milliard par an)			0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4		
	MD3	Aménagements trottoirs et binaires (0,7 milliard par an)			0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4		
TAXIS																				
	Taxis																			
	TA1	Mise en place du plan d'action (communication, sensibilisation, professionnalisation et mesures légères...)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3										
	TA2	Poursuite plan d'action								0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
MOTOTAXIS																				
	Mototaxis																			
	MT1	Organisation du service des mototaxis			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2										
	MT2	Poursuite plan d'action								0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
TRANSPORT EN COMMUN																				
	Exploitation des lignes de type TCSP																			
	TC1.1	TCSP Nord-sud y.c. pôles d'échange, réaménagement station et pôles de correspondance			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2										
	TC1.2	TCSP Ouest y.c. pôles d'échange																		
	TC1.3	TCSP Est y.c. voies																		
	Restructuration du réseau lignes secondaires																			
	TC2.1	Étude réseau bus 2020 (CAN) - 2025 - 2035	0,3	0,3																
	TC2.2	Mise en place mesures horizons 2025			1,5	1,5	1,5	1,5												
	TC2.3	Mise en place mesures horizons 2035								0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6			
	Pôles de gares minibus																			
	TC3	Gare minibus de SOA (à Yaoundé)																		
	TC3	Gare minibus de SOA (à Yaoundé)																		
* projet éventuellement à revoir selon orientations PMUS																				
MONTANT TOTAL DES MESURES (par année)			608	MCFA	19,3	66,8	74,8	58,8	49,7	9,4	34,4	35,7	14,1	17,1	22,6	28,8	39,4	27,8	25,9	16,3
MONTANT TOTAL DES MESURES (par année) - sans contournement			477	MCFA																
MONTANT MOYEN DES MESURES (par année) - sans contournement			32	MCFA																

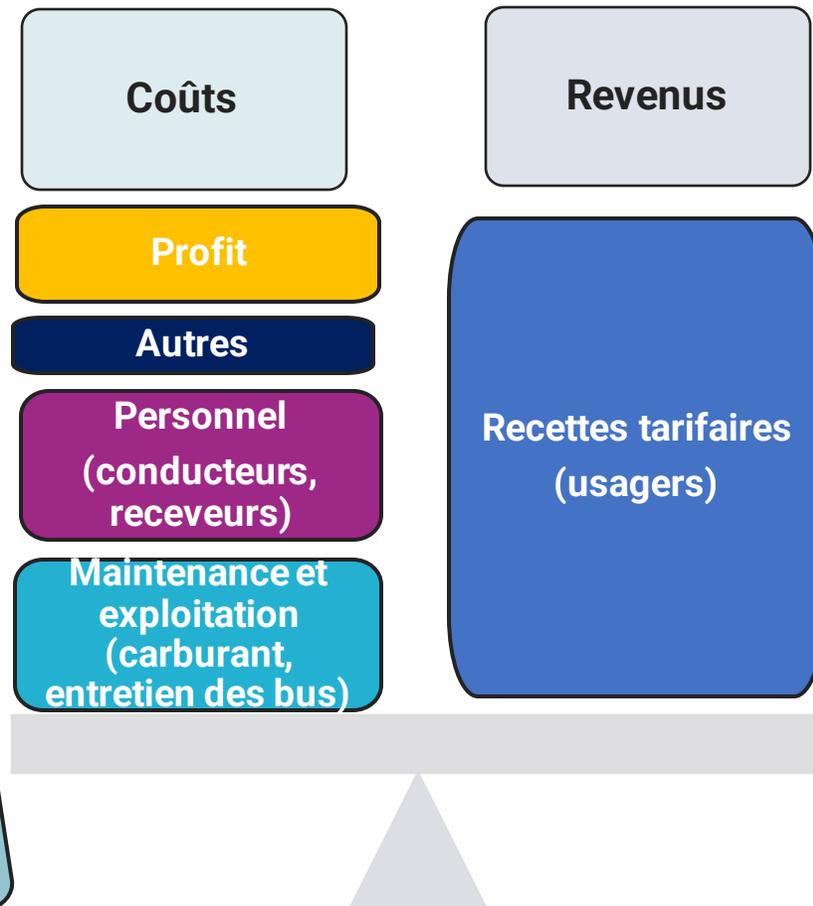
- Plan d'action PMUS (sans rocade) : 32 milliards de FCFA/an de CAPEX (95% pour les infrastructures)
- Intégration des projets financés par les agences de développement
- Les recettes tarifaires financent le développement du réseau de transport public : 10 milliards FCFA.



Comparer les modèles économiques:
comprendre la différence entre le
transport public et le transport
artisanal

Le transport public : modèle économique (habituel) pour le transport artisanal

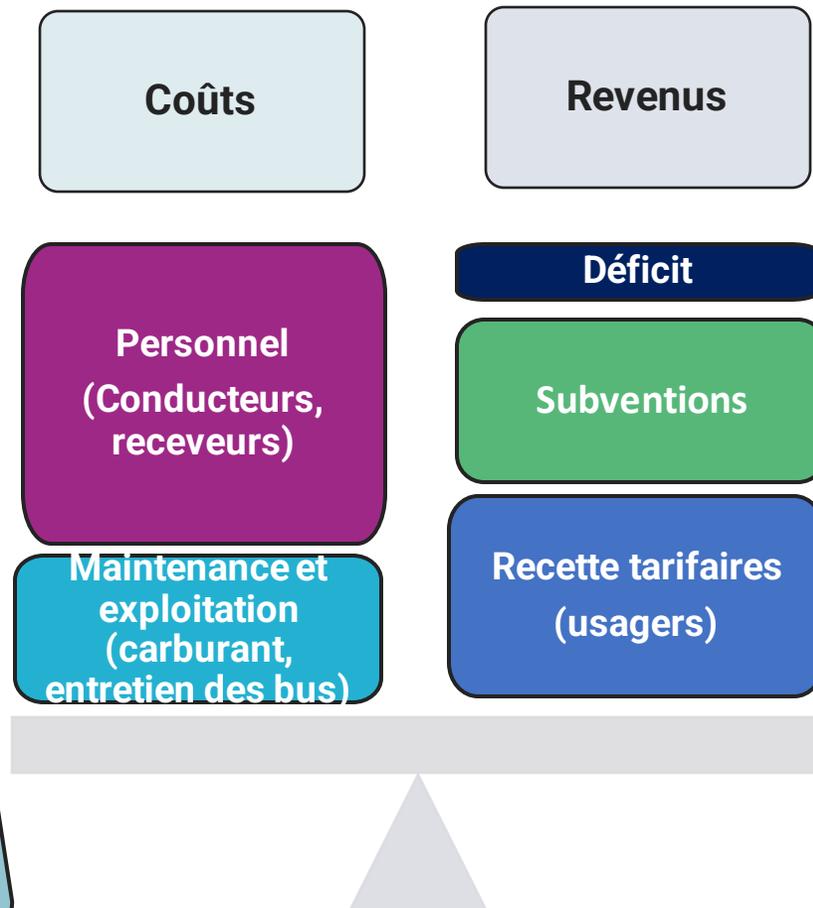
Dans la plupart des villes, les services de transport artisanal ne sont pas financièrement viables car ils ne prévoient pas le remboursement du véhicule.



- Le modèle économique du transport artisanal est différent selon que le conducteur est propriétaire du véhicule ou qu'il le loue.
- La plupart du temps, les propriétaires de véhicules reçoivent un loyer hebdomadaire substantiel...
- ... mais il n'est pas dédié au remboursement du véhicule...

Transport public : modèle économique (fréquent) du transport public institutionnel

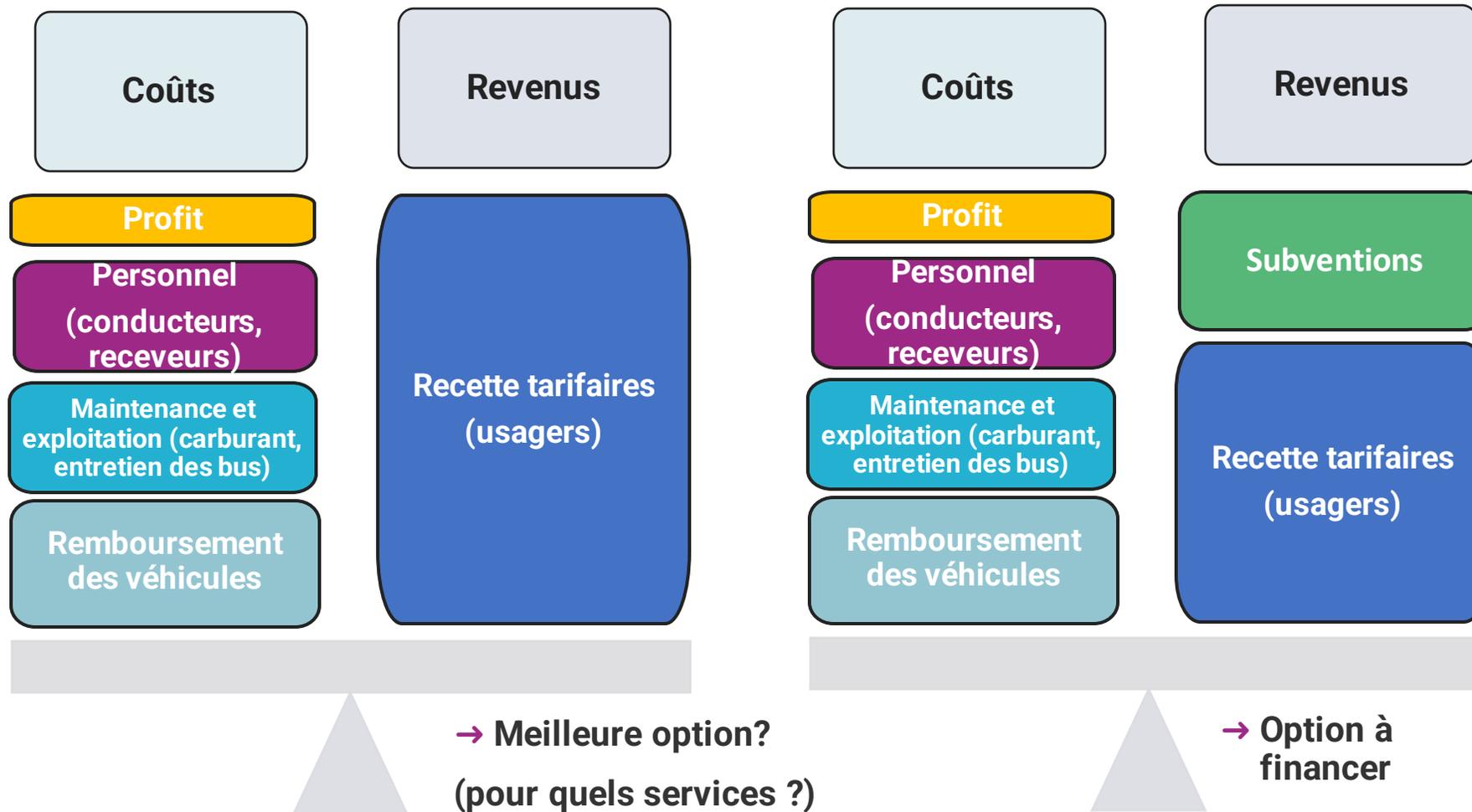
Dans la plupart des villes des pays en développement, le transport public institutionnel - géré par des entreprises publiques - n'est pas non plus durable ...



- Dans de nombreuses villes, les tarifs sont très bas et les subventions sont nécessaires pour équilibrer le budget.
- Les subventions ne sont pas suffisantes pour payer l'ensemble des coûts d'exploitation, et les transferts tardifs affaiblissent l'entreprise.
- L'amortissement des véhicules (ou le remboursement des véhicules) n'est pas réellement pris en compte.
- Parfois, la flotte de bus est achetée par le ministère et il n'y a pas d'objectifs de remboursement clairs.

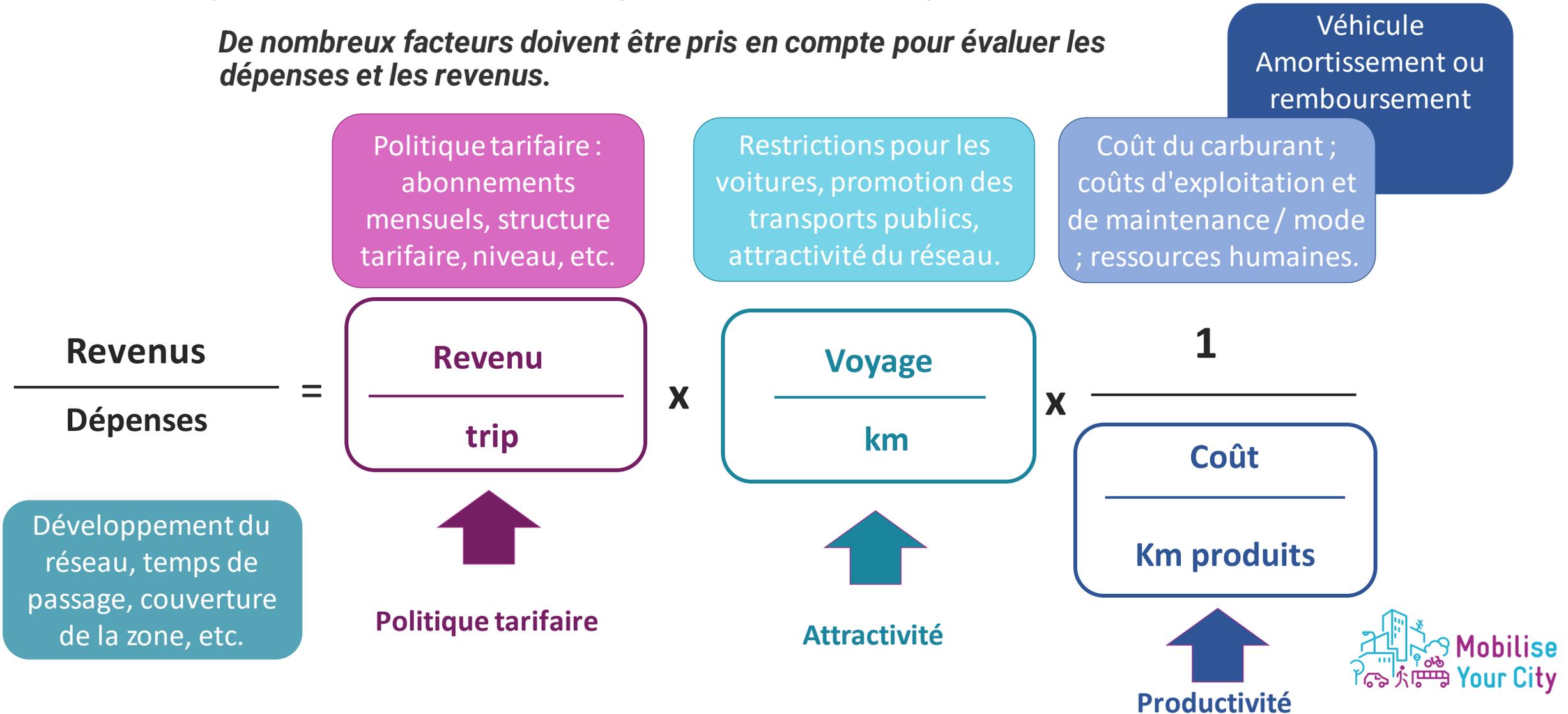
Transport public : modèle économique du transport public institutionnel

*En fonction de divers paramètres : conditions de circulation, fixation des tarifs,
La conception (contrat à coût net ou à coût brut) et la gestion du contrat permettraient la soutenabilité.*



La complexité de l'exploitation des transports publics doit être prise en compte.

De nombreux facteurs doivent être pris en compte pour évaluer les dépenses et les revenus.



Conclusion

Conclusion

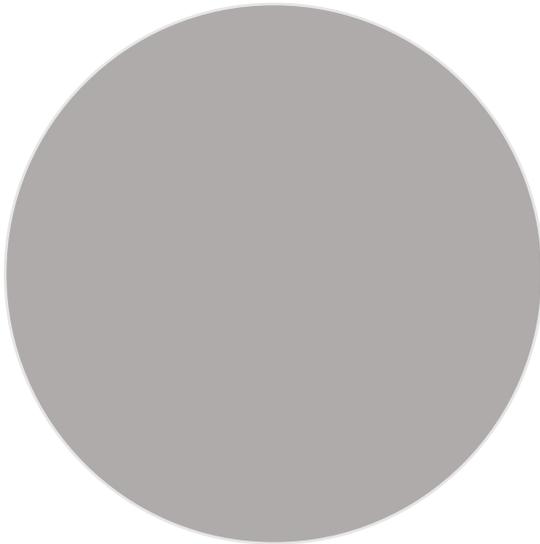
- L'évaluation des capacités financières devrait donner une **image globale de l'économie de la mobilité urbaine** afin de développer des arguments solides devant le ministère des finances et d'autres partenaires.
- Elle devrait également permettre **d'identifier les sources de financement existantes et les sources potentielles**. Le rôle crucial de la mobilité urbaine doit permettre d'envisager toutes les options !
- **La création d'un fonds de transport** est recommandée pour gérer les taxes affectées et garantir un soutien financier à long terme.
- Considérer les **contributions déterminées au niveau national (NDCs)** comme une excellente occasion de mettre en avant les plans et projets de mobilité urbaine.
- Rendre les **infrastructures routières plus orientées vers les transports publics et les modes actifs** est également un moyen de transférer des ressources des véhicules privés vers des véhicules durables.



Q&R

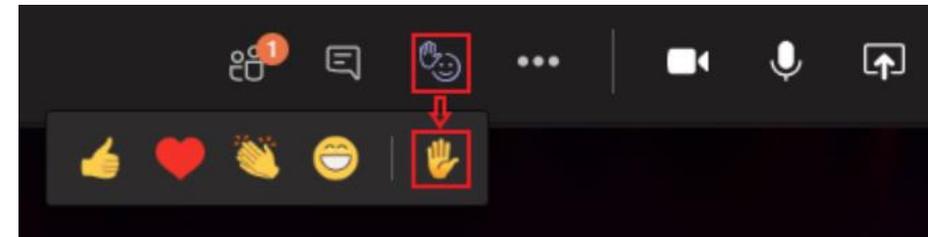
Chat

- Posez vos questions dans le chat et nous les inclurons dans les Q&R.



Discussion

- Pour poser votre question directement au groupe, sélectionnez "Afficher les réactions", puis "Levez la main" dans les commandes de la réunion. Tous les participants à la réunion verront que vous avez levé la main et le facilitateur vous demandera de poser votre question..



Merci pour votre attention

Restez en contact



Mobiliseyourcity.net



contact@mobiliseyourcity.net



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)