



# Obstacles à la mobilité durable dans les villes méditerranéennes, convergences et variété des contextes et trajectoires

**Xavier GODARD**

*INRETS, Dest, France*

godard@inrets.fr

## RESUME :

L'espace méditerranéen est confronté à des problèmes communs d'organisation et de maîtrise de la mobilité urbaine, qui se posent de plus en plus à des échelles métropolitaines élargies que les institutions sont encore peu aptes à traiter. La crise du transport institutionnel a laissé la place à un secteur artisanal dynamique mais peu considéré tandis que des réponses récentes s'expriment en termes de projets d'investissement de transport de masse. Les villes sont confrontées à l'extension du modèle automobile, parfois favorisé par des prix bas des carburants, dont la disparité forte contribue à la variété des contraintes de politique. S'il existe des obstacles de financement pour conduire les nouvelles politiques, un obstacle majeur semble résider dans l'insuffisance de l'expertise dans les villes, qui pourrait être stimulée par les échanges professionnels en réseau à l'échelle méditerranéenne.

## ABSTRACT :

The Mediterranean Region is faced to challenges for the organisation of urban mobility, which are more and more expressed at the metropolitan level not covered by adequate institutions. The crisis of institutional public transport has given the opportunity to small scale operators to develop their activity which is rarely considered with much attention, as decision-makers are focusing on mass transport large projects. Meanwhile cities have to cope with the extension of private car model, benefiting in some cases from low fuel prices which are actually much contrasted according to the countries. There are of course financing obstacles to implement new policies but an important obstacle could be the insufficiency of expertise in Mediterranean cities: it could be stimulated by more intense exchanges and research at the Mediterranean scale.

## Introduction

Les principes d'une politique de mobilité urbaine durable sont relativement bien identifiés, quoique des controverses importantes puissent subsister, sur le rôle de l'automobile en particulier ou sur les formes urbaines. Quoi qu'il en soit les contextes d'application diffèrent de sorte que les trajectoires d'évolution des systèmes ne peuvent être les mêmes selon les villes et selon les pays. De plus l'application de solutions efficaces se heurte à des difficultés de mise en œuvre qui constituent autant d'obstacles nécessitant des compromis entre les multiples composantes du développement durable (économique, social, environnemental, institutionnel).

Tout en nous interrogeant sur la pertinence d'une réflexion à l'échelle régionale de la Méditerranée, on propose de dégager les caractéristiques majeures des systèmes de mobilité urbaine dans les villes méditerranéennes et d'identifier les obstacles à l'application de politiques de mobilité durable à partir d'analyses de villes au sud (Tunis, Casablanca notamment) avec en écho la référence au nord de la Méditerranée (Marseille, Barcelone). Ces analyses sont fondées sur diverses analyses menées au sein de l'Inrets depuis une décennie, ainsi que récemment un travail exploratoire mené sur quatre villes avec le Plan Bleu en 2005-2006 (Godard, 2005, 2006), et les travaux du séminaire organisé en janvier 2008 par la Banque mondiale et autres institutions à Skhirat (Maroc), ayant donné lieu au guide des déplacements urbains en Méditerranée préparé par Codatu.

## 1- Diversité des influences et questionnement sur la pertinence de l'échelle méditerranéenne



Approche régionale des systèmes urbains de mobilité, liée au contexte socio-économique, à la culture et à l'histoire... Une réflexion à l'échelle de la Méditerranée a-t-elle un sens ? C'est l'objet de nombreux débats contradictoires où l'on peut invoquer l'historien Fernand Braudel ou plus loin dans le temps le philosophe musulman Averroes, mais où l'on peut aussi relever les différences et conflits latents entre pays ainsi que la faiblesse des échanges économiques actuels entre pays de la rive sud, bien plus tournés vers le nord... Nous retiendrons le paradigme d'un espace chargé d'une histoire commune et d'une représentation suffisamment forte pour qu'elle serve de référence à diverses initiatives dont la plus évidente est le projet d'Union pour la Méditerranée (après le projet dit d'Union Méditerranéenne), dont l'ambition initiale a du être réduite. L'absence de banque de développement pour la Méditerranée est considérée par certains observateurs comme le signe de la faiblesse du projet.

En fait on voit que plusieurs configurations et espaces se juxtaposent ou se croisent : les pays du Moyen orient sont également présents en association à cet espace méditerranéens de même que les pays du Golfe. Ainsi la Banque mondiale a un découpage régional Mena (Middle East North Africa) qui comprend notamment l'Iran. De même l'Uitp a installé son siège régional à Dubai, témoignant ainsi des nouveaux enjeux qui se dessinent dans les pays du golfe exerçant une influence dans la zone méditerranéenne du fait du recyclage des pétrodollars. De gros programmes immobiliers sont ainsi financés par des capitaux de pays du Golfe sur des sites majeurs dans plusieurs villes du Maghreb (Aménagement du Bou Regreb à Rabat, opération des berges du lac à Tunis) ayant des impacts majeurs sur l'offre de transport : l'organisme d'aménagement du Bou Regreb à Rabat a été le vecteur du projet de tramway en cours de réalisation.

Enfin on sait que le conflit israélo palestinien pèse sur les initiatives d'échanges à l'échelle méditerranéenne. La recherche de solutions de transport dans les villes israéliennes subit elle-même les conséquences du conflit comme le montre le projet contesté du tramway de Jérusalem construit par un consortium franco-israélien comprenant Alstom et Veolia, reliant Jérusalem ouest à deux colonies illégales à l'est en Cisjordanie (contrat signé en juillet 2005).

## 2- Crise globale du système de transport collectif

Les transports collectifs sont le mode de déplacement obligé pour ceux qui n'ont pas accès à un mode individuel. Ils sont majoritaires dans la plupart des villes, à l'exception de Beyrouth où ils n'ont jamais été très importants et ont été laminés par les périodes de guerre et de tension politique. Leur rôle ressort cependant moins important qu'on ne pouvait l'imaginer, surtout si l'on s'en tient au transport collectif institutionnel, exploité par des entreprises ayant des accords formels avec les autorités quant au service à assurer.

**Tableau 1 : Répartition modale**

Ville	Alger 2004	Beyrouth 1994	Le Caire 2001	Casablanca 2004	Istanbul 2005	Tunis 2002	Téhéran 2004
%TC*	65%	29%	71%	50%	58%	40%	58,5%
%VP	29%	71%	20,5%	30%	36%	50%	34,5%
% taxis	5%	-	8,5%	11%	6%	10%	-**
% 2 Roues	1%	-	-	9%	-	-	7%
Total individ	35%	71%	29%	50%	42%%	60%	41,5%
Total	100	100	100	100	100	100	100

\*Note : les transports collectifs groupent métro, autobus, minibus, taxis collectifs...

Source Codatu Banque mondiale (2008), *Guide des déplacements urbains en Méditerranée*,



De façon analogue aux conclusions de la recherche sur les transports urbains au Maghreb on peut parler de crise des transports collectifs à l'échelle de l'ensemble de la Méditerranée (Chanson Jabeur, 2004) : incapacité à satisfaire les objectifs classiques de service public, diminution d'influence, et difficulté à évoluer pour s'adapter au nouvel environnement ; la crise touche à la fois la définition des objectifs et les moyens de les satisfaire dans un contexte lui-même en évolution. Le modèle des entreprises publiques de transport s'est abîmé au point que de nombreuses entreprises ont disparu ou périclité de façon drastique.

Un seul contre-exemple vient nuancer cette appréciation au sud, c'est celui de Tunis où l'entreprise publique (la nouvelle STT née de la fusion des deux entreprises de bus et de métro) assure l'essentiel des déplacements en transport public, mais en perdant progressivement des parts de marché sans trouver de réponse forte à cette tendance : on parle alors de crise douce par différenciation des crises majeures connues par les autres villes. Le cas d'Istanbul témoigne également de la montée en puissance des entreprises publiques de transport contrôlées par la Municipalité, sans que cela suffise à répondre à la pression croissante de l'automobile.

Le relais que devraient prendre les entreprises privées à travers des contrats de concession ou de délégation de service public peine à s'inscrire dans les faits mais on voit mal comment cette tendance ne se poursuivrait pas, après une phase de tâtonnement qui peut être plus longue qu'espéré. L'expérience de Casablanca illustre les difficultés de ce nouveau schéma de partenariat public privé avec les difficultés de Mдина Bus qui ne parvient pas à satisfaire les exigences du cahier des charges et se trouve dans une situation financière alarmiste si l'on en croit de nombreux échos de divers responsables, qu'il est difficile de confirmer en l'absence d'accès aux informations de l'entreprise.

Une autre facette de la crise du transport institutionnel a été le développement intense des formes de transport artisanal observé dans la grande majorité des villes.

### 3- Importance et dénigrement du transport artisanal

Le *transport artisanal* désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles. Mais il peut y avoir une certaine concentration de la propriété, de sorte que le cœur de la définition doit reposer sur les modalités d'exploitation des véhicules dont la responsabilité est confiée largement au chauffeur, qui apparaît aussi comme un gestionnaire de terrain. (Godard, 2008)

Bien que le plus souvent absent des discours des responsables du transport et analyses des experts internationaux ou nationaux, le transport artisanal est très présent dans de nombreuses villes du sud et de l'est de la Méditerranée, tandis qu'il est logiquement absent en Méditerranée du Nord, au moins structurellement. On relève notamment les villes suivantes :

- Alger (3400 fourgons, 1800 taxis collectifs en 2004)
- Amman (440 minibus, 3200 taxis services)
- Beyrouth (minibus)
- Le Caire (27 000 minibus dits shared taxis)
- Casablanca (au moins 7000 taxis collectifs)
- Damas (7000 microbus en 1998, en diminution)

Les données de répartition modale confirment l'importance de cette forme de transport pour assurer la mobilité d'une partie de la population, Tunis faisant figure d'exception comme on l'a déjà mentionné, le transport artisanal n'y étant présent qu'à la marge, sous forme clandestine : il est davantage présent en périurbain et surtout en interurbain.

**Tableau 2 : Part des transports artisanaux dans les déplacements motorisés**



	Alger 2004	Le Caire 2001	Casablanca 2004	Damas 1998	Téhéran 2004
Taxis collectifs	3%	-	21,5%	-	16,5%*
Minibus	53%	25%		46%	18%
Total	56%	25%	21,5%	46%	34,5%

\* Note : on suppose que tous les taxis fonctionnent en taxi collectif

Source Codatu Banque mondiale (2008), Guide des déplacements urbains en Méditerranée,

Outre son efficacité et son adaptation aux besoins, l'un des facteurs expliquant le succès du transport artisanal est sa contribution à l'emploi dans des économies qui connaissent de forts taux de chômage : cela donne alors du poids politique aux revendications des acteurs de ce système à l'organisation complexe : on estime qu'un taxi à Casablanca dégage des revenus pour 4 à 6 personnes, faisant vivre leurs familles : 1 à 2 chauffeurs, le propriétaire du véhicule, le propriétaire de l'agrément, ces deux derniers pouvant se dédoubler auprès d'intermédiaires! C'est d'ailleurs au nom de l'emploi que la libéralisation des transports a été introduite en Algérie en 1988 et surtout amplifiée en 1992 à la faveur d'un programme pour l'emploi des jeunes.

Dans la phase de reprise en main par les autorités d'une politique active en faveur des transports collectifs, le transport artisanal est accusé de nombreux maux, à tort ou à raison, de sorte que les politiques semblent converger vers un objectif de régression et d'encadrement. Mais il serait illusoire et dommageable de vouloir le supprimer alors même que l'on cherche à en retrouver les avantages dans un pays comme la France, avec les expériences de transport à la demande. Comme le remarque Huzayyin (2008) les taxis collectifs sont une composante essentielle de l'offre de transport au Caire qu'il faut reconnaître. En fait ce secteur doit évoluer et se plier à une certaine discipline d'organisation comme a su le faire la Tunisie pour les « louages » assurant les liaisons interurbaines.

#### 4- Poids du modèle automobile

Le poids du modèle automobile s'exprime par l'accroissement des parcs et des taux d'équipement des ménages, par l'usage accru de la voiture particulière dans les déplacements, et dans les aspirations de nombreux citoyens à accéder à ce symbole de liberté.

Paradoxalement les données sur l'évolution des parcs automobiles sont peu disponibles et souvent anciennes. Les tendances sont cependant assez claires, il y a bien croissance des parcs et des taux de motorisation (nombre de véhicules pour 1000 habitants) comme on le voit avec les données de plusieurs villes, dont l'actualisation indiquerait des niveaux plus élevés.

**Tableau 3 : Evolution des parcs de voitures particulières dans plusieurs agglomérations**

Agglomération	année	Parc VP	Taux de motorisation
Alger	1990	138 000	69
	2004	233 000	83
Le Caire	1971		10
	1998		68
Tunis	1985	62 000	47
	1994	112 000	62
	1998	155 000	75

Source : diverses enquêtes-ménages



De nombreux facteurs contribuent à cet engouement, qui ne touche certes pas encore la majorité des populations : croissance du niveau de revenus, libéralisation des importations de véhicules, diminution du prix d'achat des véhicules à la faveur des programmes dits de voiture populaire facilitant l'achat d'une voiture par les classes moyennes (Tunisie, Maroc...). Parmi les facteurs socio-culturels relevant de cette tendance il faut mentionner aussi l'acquisition du permis de conduire qui se développe chez les femmes (El Mankouch, 1997).

Dans certains pays la faiblesse du prix des carburants est un autre facteur encourageant l'usage des modes de transport individuels. Mais il est frappant d'observer les fortes disparités de situation entre pays producteurs et pays importateurs, et de politique de prix des carburants, allant de la subvention à la taxation. C'est sans doute l'un des dossiers les plus sensibles pour les politiques de mobilité urbaine.

Un facteur particulier doit être mentionné pour rendre compte de l'extension du rôle de l'automobile, c'est le prix bas des carburants dans plusieurs pays, surtout les pays pétroliers comme l'Iran (Hourcade, 2008). Mais il faut observer aussi la très forte variété des prix des carburants et de la dépendance pétrolière, qui participe à la diversité des contextes des villes méditerranéennes.

**Diagramme : Prix de l'essence dans la zone MENA (Afrique du nord et moyen orient)**

Prix moyens observés en novembre 2006, établis en cents de \$/litre. Source : GTZ	
Iran	9
Libye	13
Egypte	30
Yémen	30
Algérie	32
Cours mondial	38 ( soit 60,2 \$ le baril)
Prix de vente HT	53 (estimation)
Syrie	60
Liban	74
Tunisie	83
Jordanie	86
Espagne	115
Grèce	116
Maroc	122
Palestine (Gaza)	129
France	148
Italie	156
Turquie	188

Source Codatu Banque mondiale (2008), *Guide des déplacements urbains en Méditerranée*,

### 5- Métropolisation

La métropolisation désigne à nos yeux l'extension des territoires de l'urbain qui accompagne la concentration des pouvoirs économiques et des équipements supérieurs dans les villes reliées et hiérarchisées dans de larges espaces géographiques subissant les interdépendances globalisées. Cette métropolisation touche l'ensemble des agglomérations méditerranéennes et redessine les enjeux de transport à des échelles que les institutions en place ont du mal à gérer. L'ouverture de nouveaux espaces urbains périphériques à la faveur des infrastructures routières crée de nouveaux besoins accentués par l'insuffisance de logements en milieu urbain dense. Les besoins croissants de déplacements à l'échelle métropolitaine sont assurés par les voitures particulières dont les parcs croissent dans tous les pays, mais aussi par les transports artisanaux qui opèrent classiquement pour les liaisons interurbaines mais qui se sont insérés peu à peu en milieu urbain plus dense à la faveur de la crise des transports institutionnels qui n'ont pas encore su s'adapter aux nouvelles échelles de



la mobilité. Cette question des frontières des territoires urbains est bien un obstacle majeur à la mise en place des autorités organisatrices ou régulatrices dans de nombreuses métropoles, à côté des difficultés classiques liées à une décentralisation peu avancée.

Dans le cas de la Tunisie de telles autorités ont été introduites par la loi de 2004 mais sans que des attributions et des moyens clairs soient donnés pour les rendre effectives : les autorités sont confiées en principe à chaque gouvernorat mais l'aire métropolitaine de Tunis comprend par exemple quatre gouvernorats de sorte que la Ministère des transports garde la main sur les grands dossiers du transport. Dans le cas du Maroc la question des emboîtements de responsabilité territoriale se pose avec la même acuité tant qu'une loi ne viendra pas préciser les modalités de mise en place de ces autorités : la nouvelle autorité qui vient finalement d'être créée (juillet 2008) à Casablanca sous la présidence du Préfet de Région (Wali) ne disposerait finalement que d'un pouvoir de concertation et de coordination, les communes restant responsables des transport selon la Charte des communes.

### 6- Difficultés d'évolution des systèmes au nord aussi

Les villes du nord de la Méditerranée servent souvent de référence. Il est vrai que les systèmes de mobilité y bénéficient d'investissements accumulés et d'une expérience qui les rendent plus efficaces mais ces systèmes se heurtent aussi à des obstacles sérieux quant aux critères de durabilité.

Si l'on considère les deux grandes métropoles portuaires de Barcelone et Marseille, les succès de l'une côtoient les limites et le retard de l'autre : des autorités organisatrices fonctionnent effectivement dans chaque agglomération, mais à une échelle trop restreinte pour Marseille qui ignore Aix, alors que Barcelone a créé cette autorité à la bonne échelle métropolitaine en 1997, sous la pression d'ailleurs de l'Etat espagnol. L'offre de transport collectif a été fortement développée ces dernières décennies à Barcelone et plus modestement à Marseille qui vient cependant de mettre en service une ligne de tramway en complément aux deux lignes de métro. Les données de répartition modale indiquent la difficulté à sortir d'un modèle trop dépendant de l'automobile. Même Barcelone qui atteint un équilibre modal plutôt satisfaisant est dans une dynamique défavorable qui voit la part de la voiture particulière augmenter. Les besoins d'investissement peinent de plus en plus à trouver leur financement, dans chacune des agglomérations.

**Tableau 4 : Evolution de la répartition modale à Barcelone (%)**

mode	1981	1996	2004
Transport collectif	29%	27%	30%
VP et autre individuel	21%	40%	42%
Marche à pied	50%	33%	28%
total	100%	100%	100%

Source Inrets, Plan Bleu, 2006

**Tableau 5 : Mobilité et répartition modale dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise (1997)**

	Marseille	Etang Berre	Aix	Total AMM
Part marche à pied	32,5%	25,5%	27,5%	31%
Part VP	54,5%	67,5%	63,5%	58%
Part 2 Roues	2%	1,5%	2%	1,5%
Total mode individuel	89,5%	95%	93,5%	91,5%
Part TC	10,5%	5%	6,5%	8,5%

Source : Plan Bleu/Inrets 2006, d'après Enquête-ménages AMM 1997



Dans le cas de l'aire métropolitaine Aix-Marseille les actions d'investissement lourd (métro, tramway) ont été focalisés surtout sur le centre-ville, en accompagnement de l'opération Euromed, grand projet urbain de reconquête de l'espace portuaire des docks. Mais les blocages politiques et institutionnels ont amené à négliger les projets de desserte à l'échelle métropolitaine. La modernisation de la liaison ferroviaire Marseille-Aix n'est qu'une faible réponse aux enjeux de la mobilité métropolitaine durable, ce qui implique que des dessertes routières doivent aussi être intégrées dans les schémas, avec une affectation adéquate d'espaces de voirie, notamment sur autoroute.

### 7- Retard d'investissement et difficultés à mobiliser les financements pérennes

Le retard dans les réponses d'investissement en transport de masse est flagrant à l'exception peut-être de Tunis qui a su réaliser son réseau de métro léger (Godard, 2007) mais a perdu de précieuses années pour le lancement de la réalisation de son réseau régional. Le métro du Caire est un succès qui cache l'abandon du tramway et le dépérissement du réseau d'autobus. Le projet de métro de Casablanca a agi comme un leurre empêchant de chercher les solutions pour enrayer la dégradation du réseau d'autobus... On peut multiplier la liste tout en notant que les autorités déploient maintenant beaucoup d'efforts pour renverser cette situation. A côté des obstacles de financement que nous allons évoquer, il ne faut pas sous-estimer l'insuffisance d'expertise au sein des villes ou des ministères pour conduire ces projets avec efficacité : le recours à l'expertise internationale est certes nécessaire mais doit s'adapter (Huzayyin, 2008) et ne saurait faire l'économie d'une maîtrise technique des dossiers au niveau des villes

La recherche de financements pérennes est une question récurrente. Déjà en 1986 la conférence Codatu du Caire prenait acte de cette difficulté en tentant de promouvoir des solutions pragmatiques. Maintenant que l'importance des transports collectifs semble reconnue par la majorité des responsables dans les villes méditerranéennes, la question des moyens mobilisables et donc des financements est mise sur le devant de la scène pour trouver des solutions adaptées face à des besoins considérables.

Considérant le cas du Maroc, JC Crochet estime les besoins de financements non couverts à environ 66% pour les 24 agglomérations les plus importantes.

**Tableau 6 : Besoin de financement transport urbain au Maroc (M US\$)**

		2006	2015 (croissance PNB de 3% par an)
Besoins estimés	Déficit fonctionnement	269,5	381
	investissement	2499	3428,2
	Total besoins	2768,5	3809,2
Ressources consacrées	Déficit fonctionnement	150	200
	investissement	788,6	1082,9
	Total ressources	938,6	1282,9
Déficit	Déficit fonctionnement	119,5	181
	investissement	1710,4	2345,3
	Total déficit	1829,9	2526,3
	%	66,1%	66,3%

Source : Crochet 2008

Dans ce contexte les solutions préconisées portent sur l'augmentation des contributions des usagers et des automobilistes (vignette automobile, taxes sur les assurances, sur les carburants...). On notera cette difficulté majeure d'un point de vue politique car le renforcement des taxes sur les carburants



peut être perçu comme une provocation à une période où ils sont devenus déjà très élevés pour les usagers. Le Maroc qui subventionne le carburant à travers sa caisse de compensation (3,5 DH par litre, soit 0,3 €, en avril 2008) ne peut plus maintenir ce schéma et résister à la hausse mondiale des cours du pétrole. Mais l'Etat doit aussi être mis à contribution sur son budget : il est remarquable que la Banque mondiale délivre ce message après des décennies où le désengagement de l'Etat était préconisé.

Le contexte des pays producteurs de pétrole s'avère bien différent de celui du Maroc car la hausse des prix du pétrole ces dernières années a fourni des surplus de ressources considérables permettant de financer ces grands projets : l'Algérie parvient à achever la première ligne de métro et engage des projets de tramway dans de nombreuses villes. La plupart des pays du Golfe viennent à des projets de métro, tandis que Téhéran poursuit aisément l'extension de son réseau de métro sur la base d'ailleurs d'une intégration industrielle élevée. Dans le cas de Tunis le coût d'investissement du projet de réseau régional (RFR) est élevé, de l'ordre d'au moins 3 Md € (Baltagi, 2004) mais paradoxalement les autorités estiment que le financement de ce projet n'est pas un problème en raison de l'intérêt qu'il suscite chez plusieurs bailleurs internationaux.

Mais si les financements d'investissement peuvent être assurés dans la plupart des pays la question du financement de l'exploitation demeure bien plus délicate car des sources permanentes de financement doivent être identifiées. La Tunisie est confrontée à cette difficulté depuis des années et des réformes conséquentes ne semblent pas être acceptables d'un point de vue politique.

La question la plus sensible est celle des tarifs scolaires et étudiants, ces usagers ayant un poids considérable en raison des structures démographiques. A Tunis les scolaires paient de l'ordre de 10% seulement du tarif d'équilibre, sachant que l'Etat compense la différence, mais avec de plus en plus de réticence. Les arbitrages sont alors obtenus au nom de la politique de scolarisation de la Tunisie : matière grise à défaut d'avoir des matières premières... A Casablanca on est aussi dans des tarifs très réduits pour les élèves et étudiants mais ce manque à gagner imposé n'est pas compensé de sorte que l'opérateur doit compter sur le jeu de la péréquation avec les autres usagers. Ce mécanisme avait été fatal à l'ancienne régie Ratc et il semble menacer l'actuel opérateur privé Mdina bus en situation financière de plus en plus dégradée, comme on pouvait le craindre au lancement de la nouvelle délégation de service public (de Miras, Godard, 2006). Bien sûr les tarifs scolaires réduits ne sont pas la seule cause des difficultés mais ils y contribuent de façon significative.

## **8- Controverses sur les solutions adaptées : quel type d'investissement ?**

L'identification des solutions innovantes pour redynamiser les transports collectifs tend souvent à être réduite à des projets d'investissement lourd de transport de masse : métro, RER, tramway. Ceci transparaît dans la présentation du Président de la Région Mena de l'UITP (UITP, 2007) qui s'attache à ces grands projets, à l'image de l'ambition affichée de Dubai de se doter d'un large réseau de métro à l'horizon 2020. Ce n'est que récemment que la question des BRT ou sites propres intégraux d'autobus est introduite avec une certaine insistance. La Banque mondiale se fait ainsi le promoteur de cette solution efficace et moins coûteuse que les investissements ferroviaire, mais elle se heurte à de fortes réticences liées notamment à des questions d'image et de prestige chez les décideurs. On l'observe sur le dossier du transport de masse de Casablanca, longtemps appréhendé comme le projet de métro mais sans espoir de réalisation faute de financement. Suite à la décision de réalisation du tramway de Rabat la priorité à Casablanca est devenue la construction d'une première ligne de tramway, jugée réalisable à une échéance de quelques années. Mais les financements restent à mobiliser et la Banque mondiale a souhaité que soit considérée l'option de BRT, qui ne semble pas plaire au Maire pour des raisons d'image, alors que les financements seraient bien plus aisés à réunir.





Cette question est apparue notamment dans la rédaction du chapitre dédié à cette question dans le guide des déplacements urbains (Codatu, Banque mondiale, 2008) qui a du faire l'objet d'ajustements successifs pour offrir un éclairage correct des options en tenant compte des diverses sensibilités et expériences. L'enseignement majeur est d'ailleurs la nécessité d'analyse fine des multiples paramètres qui conditionnent les coûts et performances des options, ce que le débat frontal opposant métro et BRT ne permet pas. Pour le faire de façon sereine il est indispensable qu'une capacité d'expertise soit développée dans les villes d'accueil de ces projets, ce qui n'est malheureusement pas encore le cas.

### **9- Faiblesse des réseaux d'expertise à l'échelle méditerranéenne**

Lorsque l'on cherche à identifier les structures de réseau qui ont pu être lancées sur cette thématique, on est frappé par l'absence de pérennité et l'éclatement de ces initiatives. Déjà en 1988 l'Université Technique d'Istanbul organisait un symposium sur les questions de transport au Moyen Orient avec le projet de créer une structure permanente de recherche, formation et échanges sur l'ensemble du domaine transport. Ce projet n'a jamais pu être concrétisé.

Des initiatives ont eu lieu ici ou là, on relèvera notamment le projet Metmed dans les années 90, initié par la commission Européenne et animé notamment par l'UITP et la ville de Bruxelles. On citera également l'initiative Citu du Ministère des Transports tunisiens mise en place en 1993 en juxtaposition à la conférence Codatu mais qui n'a pas eu de suite. L'ambition était de créer un réseau sur les transports urbains, reliant les pays arabes et l'Afrique sub-saharienne. Plus récemment dans la sphère de recherche un travail a été mené sous la responsabilité conjointe de l'Inau de Rabat et du Sedet de l'Université Paris VII (2002-2004) mais l'équipe a connu divers déboires et la recherche n'a pas pu déboucher sur des relations plus permanentes de réseau.

Le réseau Medcities dont le secrétariat est actuellement assuré par la ville de Barcelone après Marseille, a été créé en 1991 à l'occasion du forum euroméditerranéen et regroupe une vingtaine de villes côtières méditerranéennes. Il comporte un volet mobilité/transport en rapport avec la qualité de l'air, à travers des projets appliqués à des villes moyennes (Larnaka, Sousse, Tetouan...), mais il reste à savoir si cette structure est motrice en termes d'expertise de la mobilité urbaine, étant très centrée sur la coopération entre villes.

L'initiative récente initiée par la Banque mondiale avec l'appui du Ministère de l'Équipement français ayant débouché sur l'organisation du séminaire de Skhirat et sur la rédaction du guide en association avec Codatu paraît elle-même encore fragile puisque la pérennité de la structure de la Banque mondiale implantée à Marseille (appui aux collectivités méditerranéennes dans le domaine des services urbains) était mise en question courant 2008. Du côté de Codatu on est obligé de relever que ce séminaire répondait à un projet envisagé dès 2000, ce qui laisse perplexe sur les temporalités de maturation des initiatives à l'échelle méditerranéenne.

Quant au Plan Bleu (2005) il relevait dans son bilan pour le développement et l'environnement « une coopération méditerranéenne en deçà des enjeux », ou « une coopération insuffisante entre les villes ». Il a depuis investi officiellement le champ de la mobilité urbaine à partir de 2007 après un travail exploratoire en 2005-2006, mais il est en phase de consolidation de ses actions et de sa capacité interne d'expertise de sorte que son ouverture vers une fonction de réseau paraît curieusement plutôt bloquée.

Dans le champ professionnel des transports collectifs l'UITP a mis en place sa structure régionale à Dubai, organisant un séminaire dans cette ville en 2003 puis en novembre 2007 suivi par un autre



séminaire à Tunis en mars 2008. Les différences de problématique entre les divers pays de la région indiquent que le pari d'une consolidation d'un milieu professionnel n'est pas gagné.

Bref l'espace méditerranéen qui pouvait fonctionner comme un espace commun et partagé à d'autres périodes historiques apparaît éclaté et au carrefour de réseaux à géométrie variable. On est alors en pleine sociologie des organisations avec les jeux d'acteurs qui priment sur une dynamique d'expertise collective.

## Conclusion

La dynamique urbaine est très forte autour de la Méditerranée comme le relève le Plan Bleu, ce qui induit des défis d'autant plus lourds pour l'organisation de la mobilité urbaine que ce secteur a été délaissé pendant des décennies. La prise de conscience de ces enjeux, à la fois sur le plan de l'efficacité économique des villes, de la cohésion sociale et de l'environnement, conduit depuis quelques années à la concentration d'efforts polarisés le plus souvent sur de grands projets d'investissement. Mais à vouloir rattraper le retard on risque de négliger la maturation de politiques globales qui ne peuvent émerger qu'avec une forte capacité d'expertise qui doit encore être constituée. Le développement de réseaux d'échanges professionnels et de recherche est une voie pour consolider cette expertise, mais ces réseaux restent à créer ou à consolider dans un contexte où l'information demeure opaque.

## Références

- Baltagi A (2004), Projet d'un réseau intégré de transport collectif dans la ville de Tunis, actes Codatu XI, Bucarest
- Banque mondiale, Codatu (2008) Guide des déplacements urbains en Méditerranée
- Chanson Jabeur C (2004) Réseaux de transport et services urbains au Maghreb, Rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines, Rapport pour MAE (PRUD), [www.gemdev.org/prud/syntheses](http://www.gemdev.org/prud/syntheses)
- Crochet JC (2008), Le financement des transports urbains, Séminaire de Skhirat, [www.euromedina.com](http://www.euromedina.com)
- El Mankouch S (1997), L'automobile dans les métropoles du Maghreb. Motorisation et pratiques de mobilité en voitures particulières, in Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement, Actes N° 55 journées Inrets,
- Godard X, (2005), L'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation, Revue d'Economie Méridionale, Vol. 53, n°209-210
- Godard X, (2006a), Les obstacles à l'application de mesures pour la mobilité urbaine en faveur du développement durable, Synthèse des enseignements des ateliers de Sfax, Batna, Aix-Marseille et Barcelone, Rapport Inrets pour le Plan Bleu, avec Annexes Comptes-rendus d'ateliers
- Godard X (2006b), Les systèmes de mobilité urbaine confrontés aux exigences du développement durable dans les villes méditerranéennes, Colloque Asrdlf/Grerbam, Sfax, 5-7 septembre 2006
- Godard X (2007) Some lessons from the LRT in Tunis and the transferability of experience, Transportation Research Part A, June, 891-898
- Godard X, Quercy M, Thoman S (2008) Prospective de la mobilité aux différentes échelles de la métropolisation en Provence Alpes Côte d'Azur, OTM, Cahier N° 18, Marseille
- Hourcade B, Danech Pajouh M (2008) Teheran, la capitale d'un pays pétrolier, communication séminaire PMG, Inrets, [www.megapole.org](http://www.megapole.org)
- Huzayyin A (2008), Evolution of Cairo transport & land use and of their effects on energy & environment, Skhirat seminar, [www.euromedina.org](http://www.euromedina.org)
- de Miras C, Godard X (2006) Les firmes concessionnaires de service public dans les grandes métropoles au Maroc, Eau potable, assainissement et transports collectifs, Revue Méditerranée N°1-2, 2006
- Plan Bleu (2005), Méditerranée, les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement, ed de l'Aube
- Uitp (2007) Overview of public transport in Middle East and North Africa