

CHAINE DE DEPLACEMENT ET COOPERATION DECENTRALISEE

Taoufik BELHARETH
Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme
Sidi Bou Said
Tunisie

Introduction

Le déplacement constitue à la fois l'expression de la demande en transport urbain et la traduction du service produit par ce secteur et il est considéré comme élément fondamental des mouvements alternants dans nos villes.

L'examen analytique du déplacement, permet de déterminer ses caractéristiques, ses composants et les conditions dans lesquelles il se déroule déterminent largement de ce fait l'efficacité de la mobilité urbaine.

Par ailleurs, un déplacement peut se réaliser à travers plusieurs échelles dont la traversée constitue un test de la continuité de la chaîne du transport.

Or, jusqu'ici l'idée d'associer un mode de transport à un déplacement prévaut dans les pays en développement. Mais l'examen des modèles de déplacement dans les pays du Nord permet de souligner l'opportunité d'associer un déplacement urbain à plusieurs modes, dans une perspective de fonctionnalité, d'économie d'énergie et de préservation de l'environnement. D'autant plus qu'un déplacement « multimodal » assure la continuité spatiale à travers les différentes échelles et intègre de ce fait le transport urbain, aux transports régional, national et international.

La condition sine qua non de cette démarche est la mise en place de la chaîne de transport (ou chaîne de déplacement) intégrant les modes de transport collectifs à la voiture particulière. L'utilisation de l'ensemble de ces modes témoigne de leur niveau de connexion, c'est à dire leur niveau d'intégration au système de transport.

Dans cette communication nous essayons de montrer l'intérêt de la chaîne de transport et le degré de son applicabilité dans un pays comme la Tunisie, avant d'intégrer cette approche dans la perspective de la coopération décentralisée.

1 – La chaîne de transport¹ (ou de déplacement) :

Dans ces paragraphes nous essayons de définir ce qu'est une chaîne de transport en soulignant son organisation et en indiquant dans quelle mesure elle correspond aux finalités d'un déplacement.

1-1- Finalités de l'opération de transport :

Parmi les finalités qui président à l'élaboration de l'opération de transport, on peut souligner la réalisation d'un déplacement de la part de l'utilisateur. Cette opération consiste à quitter un lieu pour un autre, en passant par l'itinéraire à priori le plus direct. La gestion optimale de l'écart entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée doit tenir compte au moins de trois conditions² :

- La conservation d'intégrité pour la personne, qui doit parvenir à destination, sans subir d'atteinte. Des considérations de sécurité et de confort interviennent pour réaliser cette condition.

- La durée : le déplacement doit être effectué dans un délai estimé compatible avec l'objectif de joindre les deux sites.

- L'économie : le transport doit être apprécié en terme de coût.

Ces conditions sont applicables à des déplacements uni modaux, où un seul moyen de transport est utilisé pour relier les deux lieux. Pour un déplacement multimodal, c'est une chaîne de modes ou moyens qui doit se succéder, sans créer de rupture. Dans ce cas une quatrième condition serait indiquée en première position, en ce sens qu'elle va déterminer les autres du point de vue quantitatif (durée et économie) et du point de vue qualitatif (pénibilité). Cette condition c'est la continuité, qui suppose que le déplacement ne soit pas interrompu par un vide dans la chaîne des opérations du transport, créé par une carence totale ou partielle³ de moyen(s) de transport au niveau des nœuds en particulier.

Certes, l'articulation des différents modes dans une chaîne de déplacement, peut comporter des temps morts, en particulier en transports collectifs. Mais à condition que le temps d'attente soit acceptable et que les conditions de

¹ - Généralement on réserve le terme de chaîne de déplacement pour les voyageurs et chaîne de transport pour les marchandises. Mais souvent dans les documents traitant d'un seul type de chaîne on utilise l'un ou l'autre des concepts.

² - Une autre condition est souvent citée à côté des trois, celle de l'environnement. Nous l'avons écartée pour l'instant, vu que son impact dans la décision personnelle d'un déplacement est faible pour le tunisien actuel.

³ - La carence totale correspond à l'absence de(s) mode(s) de transport, alors que la carence partielle correspond à une présence exclusive de transports exceptionnels comme les taxis ou des transports informels.

correspondances soient optimales, la continuité du déplacement ne risque pas d'être rompue.

1-2- L'organisation des chaînes de déplacement:

Dans la ville, les déplacements jalonnent la vie quotidienne des individus là où ils se trouvent et quelle que soit l'échelle de leur mouvement, de telle manière que le citoyen intervient tour à tour comme:

- riverain: habitant ou travaillant dans un milieu souvent encombré par les circulations et soumis aux nuisances occasionnées par les transports;

- usager actif: piéton, cycliste, conducteur de deux roues, automobiliste, etc.;

- usager passif: passager d'un transport individuel ou collectif.

Dans la plupart des filières de transport urbain, l'homme peut jouer ces trois rôles à la fois. Il doit accomplir un certain nombre d'opérations pour se déplacer par exemple entre le point "A" et le point "B" (Fig. 1), selon une séquence prédéterminée relativement rigide appelée "chaîne d'opérations de transport" ou "trip linkage"(BOVY (Ph. P.) 1976).

Les études de comportement des usagers montrent que les opérations terminales (les attentes, les transbordements) jouent un rôle aussi important que les déplacements eux-mêmes. Dans la plupart des déplacements urbains, ces opérations prennent souvent plus de temps que le transport lui-même.

Par l'intensité des trafics qu'elles engendrent, les grandes interconnexions de transport apparaissent comme des éléments majeurs de structuration de l'espace. Grâce à leur accessibilité, ces pôles d'animation supportent de nombreuses activités de tous genres: grands magasins, supermarchés, boutiques, marchés traditionnels, cafés-restaurants, coiffeurs, tabacs, journaux, bureaux, agences de voyage, office de poste et de télécommunications, qui contribuent à une extraordinaire concentration de mouvements dans des espaces souvent très restreints.

Définie comme telle, la chaîne de transport reste l'apanage et le privilège des pays industrialisés, dans leur ensemble. Ce que nous avons pu observer et analyser comme expériences dans ces pays nous permet d'affirmer également que plus le pays est développé, plus ses nœuds sont articulés et son transport fonctionne en système.

En fonction de la définition des conditions de réalisation optimale d'un déplacement par un individu ou un bien, que peut-on dire des composantes du

système de transport en Tunisie? Concrétise-t-il la finalité que le transport est appelé à réaliser? Fonctionne-t-il en d'autres termes en système articulé?

2 - Des déplacements urbains décousus:

Pour essayer de répondre aux questions posées plus haut, nous exposons des exemples⁴, tirés de notre expérience personnelle ou de celles de personnes plus ou moins proches, dont nous avons vérifié la véracité du récit.

Dans la mesure où, pour tous ces cas de figures, la rupture des déplacements constitue le facteur commun, nous citons deux exemples, qui, certes, ne se déroulent pas intégralement dans le milieu urbain mais autant de cas de figures qui traduisent le niveau de connexion des modes de transport et la qualité des nœuds de transport.

2-1- Le déplacement Ezzouhour-port de Sfax:

C'est un agent commercial, qui habite à la Cité Ezzouhour (banlieue Ouest de Tunis) et qui est appelé à se déplacer dans le cadre de son activité vers différents sites. Celui qu'il fait au port de Sfax (deuxième ville tunisienne) retient notre attention.

Son entreprise ne prenant pas en charge le déplacement en voiture particulière⁵, il entreprend de faire son voyage en transport collectif. Il entame son déplacement, qui dure la journée, à partir de la gare centrale de Tunis. Mais contrairement aux gares des villes européennes, cet établissement n'a pas de parking⁶ réservé⁷ aux utilisateurs du chemin de fer, surveillé et suffisamment vaste. Alors, notre client est obligé de placer sa voiture, qui le ramène de chez lui à Ezzouhour, dans un parking situé à près à 1 km de la gare, pour la journée et fait la distance à pied. Son déplacement est rompu une première fois (Fig. 2).

⁴ - Nous empruntons ici quelques éléments d'une enquête réalisée à l'occasion de la réalisation de notre thèse d'Etat (Belhareth (T.) 2004)

⁵ - Quoique fondée sur un principe de compression des dépenses, c'est une bonne initiative de la part des entreprises privées et publiques, dans la mesure où elle encourage de faire appel au système de transport public.

⁶ - Théoriquement il y a un parking à la Place Barcelone, utilisable par les voyageurs de la classe "confort". Mais, ce parking est exigu, n'existe qu'à Tunis et n'est pas surveillé et la SNCFT décline toute responsabilité dans le cas de vol ou d'incident.

⁷ - D'une façon générale, lorsque les terrains ne sont pas disponibles à proximité de la gare, on utilise le toit du hall de la gare comme parking pour stimuler l'utilisation du train. C'est le cas par exemple de la gare Montparnasse à Paris ou de "Frankfurt sur Maine". Or, à Tunis, cette opportunité est gâchée par la construction du siège de la SNCFT au dessus de la gare: un autre site aurait été meilleur.

A la fin du trajet ferroviaire, le voyageur descend à la gare de Sfax. Mais, pour rejoindre le site du port, côté Sud⁸, il a deux alternatives: le taxi et le bus. Le premier mode est disponible en principe⁹ immédiatement à l'arrivée, mais il ne fournit pas de facture pour justifier le remboursement de ce type de dépenses. Notre agent est obligé de se rabattre sur le bus¹⁰, qui ne dispose pas de station à la gare, mais au centre-ville, côté Bab Eddiwène. Nous avons là une deuxième rupture du déplacement, associée à une attente de 25 mn, avant que notre voyageur n'arrive à destination près de la direction du port de Sfax.

2-2- Le déplacement Bouhjar-La Haye

C'est un étudiant, originaire de Bouhjar, village situé dans le Sahel de Sousse, qui se déplace vers La Haye en Hollande pour participer à un congrès international de jeunesse. Son déplacement commence, dans la localité où il passe ses vacances d'été, par un effet de rupture (Fig. 3). En effet il quitte son domicile avec un léger bagage et rejoint la station ferroviaire de la ligne du Métro du Sahel en taxi, vu l'éloignement du rail par rapport à son domicile¹¹.

Le train va le ramener à Sousse, ou plus exactement à la station Bab Jedid, éloignée de la gare centrale de Sousse de 500 m, qu'il va faire à pied¹²: la deuxième rupture est là.

Parti de la gare de Sousse, le voyageur passe deux heures 10 mn, sur le train, avant de débarquer à la gare centrale de Tunis. Avec son bagage, il se dirige vers l'Avenue Jean Jaurès, où il doit prendre le bus pour l'aéroport. Son déplacement est ainsi à sa troisième rupture. Embarqué sur l'avion qui l'amène à Amsterdam, le passager devrait oublier les mésaventures de son périple tunisien. Pas du tout, les difficultés qu'il a rencontrées resteront gravées dans sa mémoire surtout lorsqu'il se rappelle de la suite de son voyage.

Arrivé à "Amsterdam-Schiphol" l'étudiant tunisien, ne connaissant pas le néerlandais, mais muni d'une adresse, se renseigne à un comptoir et se dirigea,

⁸ - L'accès Nord du port de Sfax est très proche de la gare. Mais l'accès Sud côté Houcine Elouezzen, est difficilement accessible et beaucoup plus loin.

⁹ - Il y a une station taxi à la sortie de la gare, mais, comme dans toutes les villes tunisiennes, en heure de pointe pendant laquelle la demande augmente et (ou) en pleine heure creuse, surtout en périodes d'intempéries (grosse vague de froid ou de chaleur, pluie...), ces véhicules ne sont pas disponibles et il faudrait s'acheminer vers le centre-ville pour avoir la chance de tomber sur un taxi libre.

¹⁰ - Le ticket remplace la facture dans la comptabilité, mais pose encore des problèmes, dans la mesure où le montant payé n'y est pas indiqué.

¹¹ - Pour la desserte domicile/premier transport utilisé dans les exemples que nous citons, nous considérons une rupture à partir d'une distance supérieure à 200 m

¹² - Seulement les trains venant de Monastir s'arrêtent à la station Bab Jedid. Ceux venant de Sfax ou de Tunis ne transitent plus par le centre ville mais empruntent une voie de contournement passant par El Kalaa Sghira.

deux étages plus bas, vers une station de train de banlieue. Le voici 20 mn après, arrivé à la gare "Den Haag CS". Il se renseigne et on lui suggère de descendre des escaliers roulants, pour retrouver une gare routière, qui irrigue l'ensemble de la région de La Haye. Il retrouve le quai vers lequel on l'orienta et là il reconnaît le lieu "Ockenburgh", où est localisée la maison de jeunes, qui va lui servir de résidence. Encore plus, sur un panneau du quai, il retrouve affichée la marche horaire du bus. A une minute près de l'heure prévue, l'autobus n°129 prend départ. Douze minutes après, il arrive à destination.

Nous avons là un exemple d'un déplacement qui se décompose d'une moitié décousue et d'une autre moitié intégrée. **Plus le voyageur fera ce type de déplacements, plus il prendra conscience que le système de transport ne peut fonctionner qu'en second régime et toute évolution en premier régime est perçue désormais comme intolérable.**

Ainsi, en se référant à la projection individuelle et collective d'un déplacement par un individu ou un bien et sa réalisation et vu la fragmentation plus ou moins poussée des déplacements analysés, on peut mettre en relief le fait que les composantes du système de transport en Tunisie ne sont pas articulées et ne concrétisent pas de ce fait la finalité que celui-ci est appelé à réaliser. Le dysfonctionnement se situe la plupart du temps au niveau des nœuds de transport.

3 – Chaîne de transport et approche décentralisée :

L'intégration de la question de la chaîne de transport dans la problématique de l'approche décentralisée pourrait s'appuyer sur un bilan de la situation de la mobilité dans le Grand Tunis.

3-1– Bilan de la mobilité urbaine dans le Grand Tunis :

On peut se limiter dans notre évaluation à l'agglomération tunisoise, dans la mesure où Tunis constitue l'étape la plus avancée d'un modèle de croissance qui réunit les grandes villes tunisiennes (BELHARETH (T.) 1991). D'un autre côté, la complexité du cas tunisois, fait que les questions de connexion seraient plus explicites que dans les autres agglomérations.

Pour le Grand Tunis, il est certain que la mise en place des différents axes du Métro léger de Tunis¹³ a amélioré les conditions des déplacements de la population tunisoise d'une manière générale. Toutefois, c'est la population limitrophe des axes du Métro léger (Fig. 4) qui a bénéficié de cette amélioration, ce qui correspond à 30 % à 40 % de la population de l'agglomération tunisoise. Le reste de la population captive se déplace exclusivement en bus ou bien effectue des déplacements combinés bi-modaux ou pluri-modaux.

Pour cette dernière catégorie des usagers tunisois les déplacements deviennent de plus en plus longs et leurs conditions deviennent de plus en plus difficiles.

C'est la saturation du tronçon central du Métro léger (BELHARETH (T.) 1998) et l'extension de l'espace urbain de l'agglomération à la périphérie, qui fait augmenter la demande bus et donne une place de plus en plus importante aux déplacements combinés.

Or, ceux qui ont utilisé le bus à un moment de leur vie savent que les trois problèmes liés à un déplacement bus sont l'attente à la station, le rush d'accès au véhicule et la durée prolongée du déplacement. Or ces trois calvaires n'ont fait qu'augmenter avec le rabattement qui est très faiblement organisé¹⁴.

D'une part le grand écart qui sépare les fréquences Métro (2 à 3 mn) et les fréquences bus (15 à 30 mn) a pour effet la mise à nu de l'opposition entre les deux modes et de sentir par la même l'attente plus longue. D'autre part la multiplication des rushs d'accès au bus (parfois à plusieurs reprises) et au métro détermine l'accroissement de la pénibilité générale des déplacements ressentie par les usagers. La durée des déplacements se trouve alors allongée, dans les faits ou dans la perception, vu l'allongement de ses composantes et la croissance de la pénibilité. La situation devient encore plus difficile avec les déplacements inter banlieues qui sont assurés exclusivement par l'autobus, en fonction de la multiplication des opérations de transfert.

Face à l'aggravation des conditions de la circulation dans le centre ville, les automobilistes tunisois seraient également intéressés par l'intégration de la chaîne de déplacement et par la connexion avec le système de transport public.

¹³ - Il s'agit en fait d'un réseau de tramway, vu que les perspectives d'une éventuelle mutation ultérieure du réseau en métro lourd a été abandonné.

¹⁴ - Mise à part deux stations périphériques du métro léger et les stations centrales de la Place Barcelone et de Tunis Marine où on observe une certaine forme d'articulation entre le bus et le Métro ou le train de banlieue, les autres gares et stations, le rail tourne le dos au bus et la voiture particulière est complètement déconnecté du transport collectif, vu l'absence de parkings.

Ainsi, la solution d'intégrer les divers modes de transport collectifs et privés dans un ensemble cohérent nous semble, aujourd'hui, la plus adaptée, pour apporter une solution aux problèmes des déplacements alternatifs non seulement en Tunisie, mais aussi dans l'ensemble des villes des pays en développement. D'autant plus que c'est une solution peu coûteuse et qui pourrait garantir une certaine durabilité.

3-2- Chaîne de transport et capacité d'organisation

La structure et la configuration des chaînes de déplacement varient considérablement dans le temps et dans l'espace. Elles sont souvent dictées par les caractéristiques techniques des moyens de transport (accessibilité, qualité de service, fréquence, vitesse, etc...), par les besoins et les possibilités financières des usagers, ainsi que par la perception que les usagers ont du milieu dans lequel ils évoluent.

Toutefois, l'essence du fonctionnement de la chaîne de déplacement serait en premier lieu la capacité d'organisation que pourraient avoir les différents acteurs de la ville et du transport urbain.

Comme tout projet d'entreprise, celui traduisant la réalisation d'une structure organisatrice de la chaîne du transport, nécessiterait tout au moins quatre étapes.

3-2-1- La conception du projet

Le point de départ serait une analyse de la demande de transport qui pourrait donner lieu à un schéma global des déplacements réels et latents des Tunisiens, et l'élaboration d'un modèle de déplacement comportant une typologie de parcours urbains, en fonction des besoins des citoyens et des moyens de transport existants ou à prévoir.

Cette analyse pourrait appuyer et motiver le choix des points d'articulation des divers modes de transport intra urbains mais aussi celle de l'ensemble des modes urbains et des autres modes à l'échelle régionale, nationale voire internationale. Une attention particulière devrait être accordée à la connexion aux divers nœuds d'échange, c'est-à-dire les gares ferroviaires, les ports et les aéroports. L'effectif des nœuds de transport urbain et leur localisation seraient déterminants pour la cohérence de l'ensemble et son évolution future.

La conception devrait également prévoir le contenu de ces structures (le quoi, le comment) et leur fonctionnement prévisible. La participation des entreprises privées du secteur de commerce et de services serait ici nécessaire pour garantir le financement des projets (BELHARETH (T.) 1993), leur animation et leur

durabilité. Les diverses implications de la conception de ce projet devraient être prévues et tous les impacts prévisibles et scénarios examinés, afin de permettre et faciliter les autres étapes.

3-2-2- La réalisation :

C'est la traduction dans les faits du projet au niveau de ces structures. C'est d'abord le foncier permettant de construire ces infrastructures, puis l'espace qui devrait servir de terrain de connexion et le bâtiment qui devraient abriter les usagers en transfert et les équipements et les hommes qui le permettent. Des règles fondamentales devraient être tenues en compte au cours de cette étape, comme les questions d'architecture, de fonctionnalité de confort et de sécurité.

Comme tout nœud de transport, ces structures devraient assurer, dans leur architecture, une certaine transparence, afin de permettre un éclairage maximal par la lumière naturelle. La multiplication des points d'accès au bâtiment serait nécessaire pour l'ouvrir sur son environnement immédiat, tout en garantissant une évacuation rapide de ses occupants en cas de danger imminent. Des conditions optimales de confort devraient être tenues en compte, comme l'extension des espaces d'attente, de commerce et de billetterie.

La Tunisie a déjà entamé une certaine expérience dans ce domaine, avec la mise au point d'un programme national de conception et de réalisation ou d'amélioration des gares routières, à l'échelle des villes tunisiennes (Ministère du Transport – Tunisie – 1998).

L'effort devrait être porté aujourd'hui sur les nœuds de l'espace urbain, d'une manière plus concentrée.

3-2-3- L'harmonisation :

C'est une étape incontournable pour garantir les conditions nécessaires d'une gestion efficace et rentable des structures de connexion des modes de transport urbain. Elle pourrait se dérouler avant l'étape de la réalisation, voire même de la conception, mais elle doit précéder dans tous les cas celle de la gestion.

L'harmonisation concerne particulièrement les opérateurs de transport (bus, train de banlieue et métro¹⁵) et doit porter au moins sur l'horaire, les tarifs et la billetterie, afin d'assurer une continuité entre les divers modes de transport, dans la perspective d'une meilleure adaptation de l'ensemble aux besoins de déplacement

¹⁵ - Cet effort est fait par les opérateurs du transport dans le Grand Tunis il y a quelques années, mais il reste très limité, et de toutes les manières en deçà du seuil minimal nécessité par la connexion au niveau d'une chaîne de transport.

des citoyens. D'autres opérateurs devraient être impliqués à partir de cette étape, tout au moins, comme les municipalités qui gèrent toutes les opérations d'urbanisme dans la ville et qui devraient contribuer à la mise en place et la gestion des parkings au niveau des points d'articulation avec les divers modes. De même, les associations des consommateurs, des usagers ou des automobilistes¹⁶, devraient être impliquées, pour exprimer l'avis des diverses composantes de la demande de transport, qui devrait être la référence pour les producteurs de ce service.

3-2-4- La gestion :

Il s'agit de prévoir et de réaliser le fonctionnement effectif des nœuds dans une perspective d'intégration d'harmonisation et de complémentarité de l'ensemble des intervenants.

Cette gestion devrait revêtir diverses formes comme la gestion administrative et financière inhérentes à un fonctionnement quotidien de la structure de connexion articulée avec son espace environnant. Elle doit veiller à développer la capacité d'adaptation des divers opérateurs qui interviennent à ce niveau, afin qu'ils puissent s'adapter à des situations qui changent d'une manière continue.

La gestion doit veiller à fournir l'information d'une manière instantanée par affichage (départ des véhicules, plans des réseaux...etc.) et par un box d'information. Elle doit, d'autre part, garantir un environnement artistique et esthétique dans lequel évoluent les usagers, comme c'est le cas de la mise en place d'un fond de musique de qualité, et des affiches publicitaires.

Gérer ces structures veut dire également garantir une qualité de service optimale, non seulement pour les points de billetterie, des salles d'attente et des tabac, journaux et autres commerces privés, mais aussi pour les buvettes, fast-foods et en particulier pour les sanitaires. C'est à ce niveau que l'on peut mesurer l'efficacité de la gestion.

En somme la gestion des points de connexion des modes de transport urbain devrait viser l'intégration de ces lieux en tant que composante principale du paysage urbain, du mobilier urbain et en tant que point d'accès aux différents quartiers de la ville. Elle doit obéir également aux critères de la rentabilité, tout en respectant la qualité de service. C'est là la condition primordiale de la durabilité de ces infrastructures.

¹⁶ - Pour la Tunisie, les associations des automobilistes et des usagers n'existent pas, alors que l'association des consommateurs est fonctionnelle, mais elle est peu représentative et peu efficace.

4– La chaîne de transport, les pays du Nord et l'approche décentralisée :

Comment les pays du Nord eu égard à l'approche décentralisée pourraient participer à la mise en place de la chaîne de transport ?

4-1- L'approche décentralisée :

Il est certain qu'il existe une multitude de définitions de la décentralisation et de l'approche décentralisée entre les pays du Nord et les pays du Sud. Nous pouvons exposer la notre d'une manière très simple, en ces termes : la décentralisation c'est le transfert aux organismes locaux de certaines compétences d'instances des pays du Nord, sous forme de savoir, de savoir faire et savoir être, dans un contexte de complémentarité et de coopération entre le Nord et le Sud. Or, la plupart des actions que nous avons pu observer et suivre dans le cadre d'une approche décentralisée, ont porté sur le transfert de technologies déclassées et en décalage par rapport à leur utilisation dans les pays d'origine et ce dans le cadre de la division internationale du travail (DIT) et en particulier la sous-traitance qui a touché le secteur industriel en Tunisie comme et dans divers pays du Sud.

Concernant le transport en général et le transport urbain en particulier, l'approche décentralisée a porté plutôt sur la vente de produits d'un certain niveau technologique, comme les véhicules (trains, rames, autobus et autocars), du matériel et des stations de régulation du trafic, alors que le transfert méthodologique a été presque nul (BELHEDI (A.) 1985).

4-2- Intervention souhaitée des pays du Nord :

En partant du fait que les pays du Nord disposent de cette expérience, de cette organisation et de cette culture et en supposant que la volonté de faire partager tout ce qui est bien est un facteur commun entre les pays du Nord et les pays en Développement, dans le cadre de la coopération décentralisée, on ne peut que conclure la nécessité de transférer les termes de la chaîne de transport vers les villes des pays du Sud. Toutefois plusieurs questions restent en suspens, parmi lesquelles les deux suivantes : qui pourra le faire ? et comment ?

L'initiative prise par CODATU à l'occasion de sa XIIème conférence est à souligner comme étant une tentative de faire bouger les choses de telle manière que la coopération décentralisée ne concerne pas seulement le savoir, mais aussi le savoir-faire et pourquoi pas le savoir-être.

Compte tenu du fait que l'association CODATU, s'intéresse au transport urbain et appuie toute initiative s'inscrivant dans le cadre de la recherche et de la formation, ayant pour objectif l'amélioration des conditions des déplacements dans les pays en

développement, c'est cette institution qui serait la plus capable de réaliser ce genre de projets, d'une manière directe ou bien en s'appuyant sur d'autres structures.

Les actions de cette intervention seraient nombreuses, comme l'organisation de séminaires, de cycles de formation, le développement et le management des micros entreprises, pouvant animer ce type d'établissement, ou bien la diffusion de la culture du transport.

Pour appuyer l'action des intervenants des pays du Nord, essayons de souligner les qualités requises dans les villes du Sud pour pouvoir développer la méthodologie de la chaîne de transport, une manière de se préparer à accueillir ce transfert.

4-3- Des qualités à créer et (ou) développer :

Malgré la difficulté de cette entreprise, la mise en exergue des qualités nécessaires pour mettre en place la chaîne de transport, nous permet de saisir la portée des modifications supposées et leur diversité.

On peut citer plusieurs qualités, mais les plus indispensables sont au nombre de six:

4-3-1- Un esprit système plutôt qu'un esprit mode doit animer les opérateurs des sociétés de transport, les responsables locaux (municipalités, gouvernorats...), voire même les architectes qui conçoivent ces infrastructures.

4-3-2- Un esprit innovateur, une vision à long terme et des prises de risque calculées, de la part de tous les intervenants, privés autant que publics.

4-3-3- Un esprit utilisateur de service (usager ou automobiliste) plutôt qu'un esprit fournisseur de service (entreprises de transport) doit baigner l'ensemble de cette entreprise.

4-3-4- La primauté de l'intérêt général aux dépens de l'intérêt particulier de telle ou telle entreprise.

4-3-5- Une cohérence continue dans les actions des opérateurs, ce qui suppose une programmation et un suivi de la part des instances concernées.

4-3-6- La capacité de pouvoir s'organiser à l'échelle de la ville, sans que l'intervention de l'Etat ne soit nécessaire.

Conclusion

Ainsi, la revue des qualités requises dans les villes du Sud pour pouvoir développer la méthodologie de la chaîne de transport souligne l'importance de l'approche globale, l'approche durable (le moyen et le long terme), l'approche

participative (gouvernance) et l'approche économiste, ce qui exige une évolution notable des mentalités. Plusieurs actions des Pouvoirs Publics tunisiens convergent vers ces approches et les appuient, ce qui constitue une opportunité de mise en place de conditions préalables pour ce type d'entreprise.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

BELHARETH Taoufik

- 1991 "Le transport collectif dans les grandes villes tunisiennes Tunis Sfax et Sousse: constituants et articulations avec l'espace urbain." Publications de la Faculté des Lettres de la Manouba. 1991-Tunis- 360 pages.
- 1993 "Fondements théoriques d'un circuit de financement des transports publics urbains dans les pays en développement: cas de la ville de Tunis". In CODATU VI (Transports urbains dans les pays en développement. Publication C.I.T.U. et CITES UNIES. Mantes la Jolie. France. Fév. 1993, pp: X1- X12.
- 1998 "Aménagement des transports urbains à Tunis. Où en sommes nous?" In Géographie et développement n° 14 - XVII ème année - Janvier 1998 - pp. 7/24.
- 2000 " Le transport et l'espace tunisien : structuration, fonctionnement et enjeux ". Thèse de Doctorat d'Etat FSHS Tunis - tirage limité.
Tome I - Transport et structuration de l'espace tunisien - 489 pages.
Tome II - Enjeux du transport et organisation de l'espace - 521 pages.
Tome III - Annexes, bibliographie et tables. 104 pages.

BELHEDI AMOR

- 1985 « transport urbain et transfert méthodologique » communication aux XVIèmes journées géographiques de l'AGT à Tunis ENIT les 20/21 décembre 1985.

BOVY (Ph. P)

- 1976 « Transport urbain dans les pays en développement » volume 1 – EPF – Lausanne – ITEP 6 Avril 1976.

Ministère du transport (Tunisie)

- 1998 "Etude d'élaboration d'un plan directeur des gares routières de voyageurs" - SCET Tunisie - Rapport de synthèse (rapport définitif) - 75 pages - Janvier 1998.

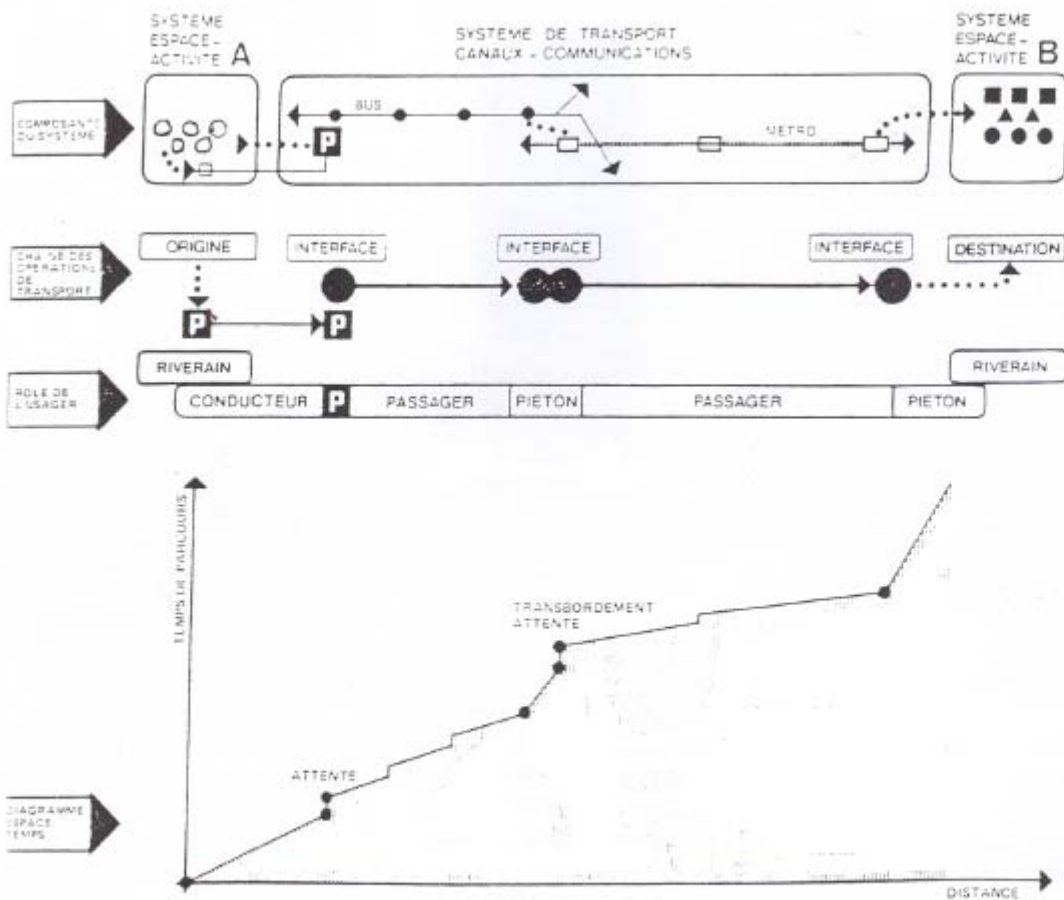


Fig 1 - Chaîne des opérations d'un déplacement multimodal

Source: BOVY Ph. P. 1976

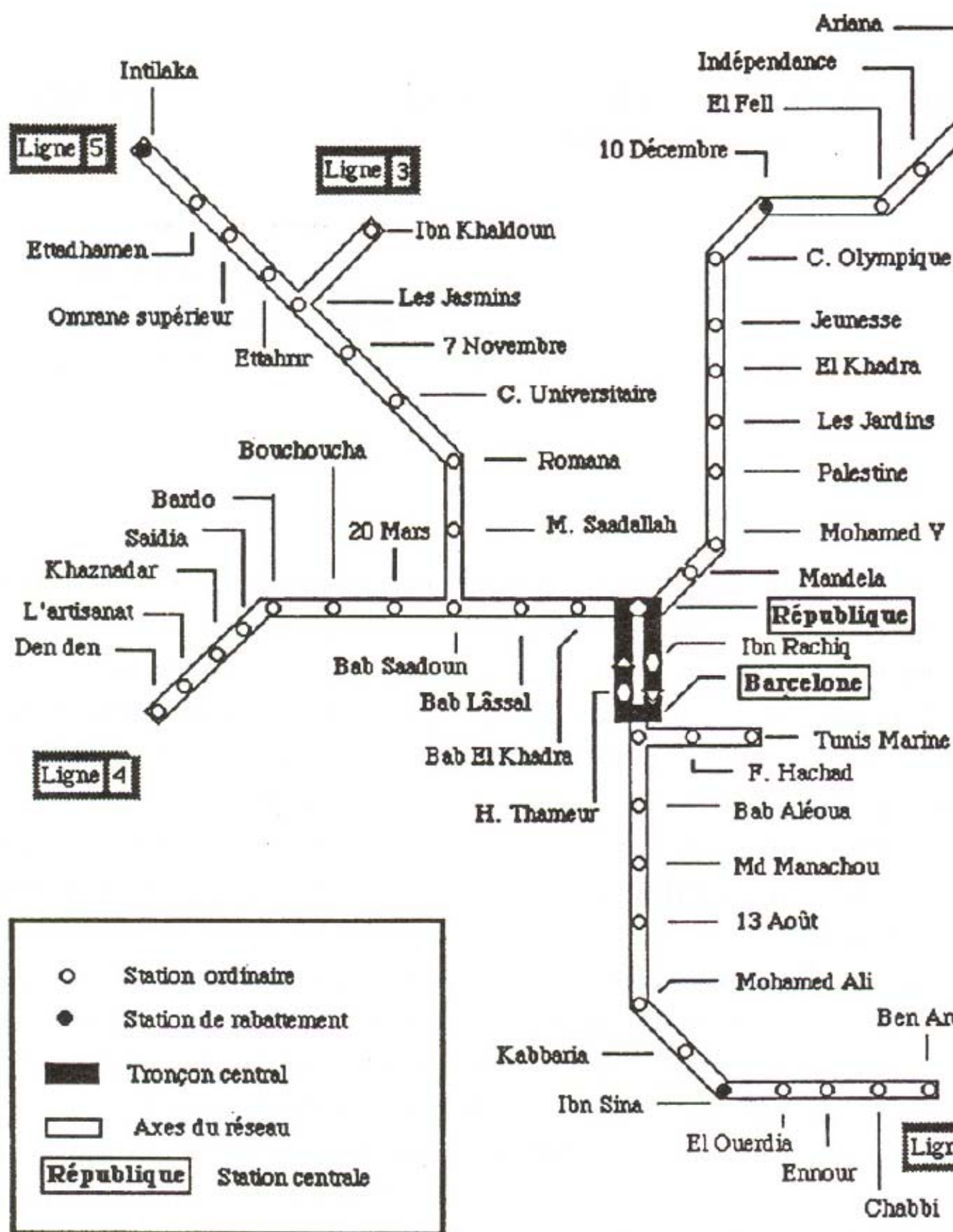


Fig. 2 - Déplacement Ezzouhour-Port de sfax

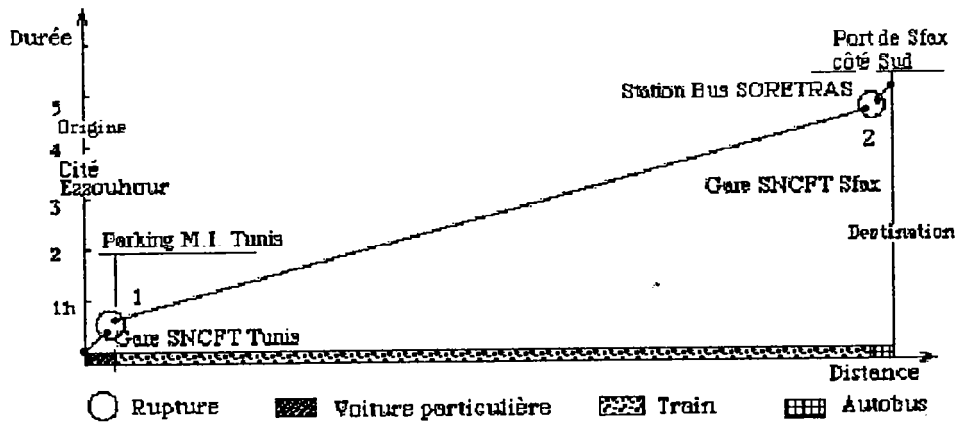


Fig. 3 - Déplacement Bouhjar-La Haye

