

CODATU XII

LA COOPERATION DECENTRALISEE EN MATIERE DE DEPLACEMENTS URBAINS

Conclusions scientifiques
Jean-Pierre ELONG M'BASSI

Je sollicite expressément l'indulgence de la salle, si d'aventure je trahissais totalement le propos et la profondeur des débats que nous avons eus au cours de ces deux journées.

D'abord, 25 ans, ce n'est pas anodin ; 25 ans c'est l'âge adulte dans la plupart de nos civilisations et de nos cultures. CODATU a 25 ans.

Et le choix de tenir CODATU XII à Lyon pour son 25^{ème} anniversaire n'est pas non plus anodin. Lyon est sans doute, parmi les villes françaises, celle qui est le plus activement impliquée dans les activités de coopération décentralisée et il se trouve que la ville de Lyon préside la commission coopération décentralisée de l'organisation mondiale des Cités et Gouvernements Locaux Unis.

Le moment n'est pas mal choisi non plus : on quitte le temps des convictions pour aller vers le temps des questionnements. De convaincu qu'on était que le transport formel organisé autour de systèmes lourds était la seule réponse adaptée à la réalisation des déplacements dans les grandes métropoles (les seules où la question des transports était censée se poser !) et que cette réponse devait se généraliser, on en est venu à une période où le doute par rapport à cette conviction gagne du terrain. Il est remarquable que toutes les conférences CODATU tenues jusqu'ici l'aient été dans des villes qui mettaient en place des métros, des tramways, des systèmes de transports lourds. Il y a là une coïncidence extraordinaire qui révèle en réalité la culture d'une époque dominée par des solutions définitives et uniques. C'est à partir de la conférence de Lomé en 2002 qu'il y a une sorte de rupture par rapport à cette culture et cette rupture se produit non seulement au sein de CODATU, mais aussi au sein des grandes institutions internationales comme la Banque Mondiale, les banques régionales aussi et même chez les grands opérateurs. Tout le monde se rend compte qu'il faut plus de flexibilité, plus d'adaptation aux contextes. Ce fait est particulièrement patent dans les travaux de CODATU XII : ce qui m'a impressionné dans les 6 sessions qui ont jalonné nos travaux, c'est l'attention accordée désormais aux contextes de prise en compte des problématiques transports et de mise en œuvre des solutions appropriées.

Toutes les présentations ont beaucoup insisté sur le fait que, à chaque contexte, correspondent des solutions différentes et que ces solutions différentes elles-mêmes font appel à des modalités de services différentes. Et c'est l'un des enjeux que doit relever CODATU à partir de maintenant : comment mettre en synergie l'ensemble de ces propositions différentes avec la nécessité d'une réflexion commune ? Peut-être un des axes majeurs à privilégier désormais est une meilleure compréhension de l'émergence et du développement d'une économie des transports urbains comprise dans toutes ses facettes, et du rôle d'organisation et de régulation que doivent jouer les collectivités locales pour l'amélioration de l'accès au service comme de la performance du secteur. L'attention devrait aussi porter sur les villes moyennes où le problème de la maîtrise des questions de transports est plus à l'échelle de ce que peuvent faire les collectivités locales et non plus seulement sur les grandes villes comme cela a été le cas jusqu'ici.

Le premier défi qui nous attend et qui a été souligné lors de nos travaux est celui de faire figurer le transport parmi les priorités de l'action municipale et de la communauté internationale. Charles JOSSELIN l'a dit d'entrée de jeu, le transport ne figure pas parmi les objectifs du millénaire pour le développement. Cela devrait interpeller la communauté des transports. Une des missions de CODATU pour la nouvelle période serait sans doute d'être le porteur d'un vrai plaidoyer en faveur des transports, car le transport est ce qui permet l'accès aux services de base que sont l'éducation, la santé, la sécurité ; c'est ce qui permet le développement économique. Comment peut-on se satisfaire de la non prise en compte des transports parmi les objectifs du millénaire ? Comment se fait-il que l'Union Européenne qui met en place dans sa coopération avec les pays du Sud un certain nombre d'instruments comme la facilité eau, maintenant la facilité énergie n'ait pas songé à mettre en place une facilité transport ? CODATU doit absolument poursuivre une activité de plaidoyer politique pour convaincre de l'importance de s'intéresser et d'investir dans le secteur des transports urbains si l'on est cohérent avec la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement.

Autre conclusion des échanges qui ont eu lieu, c'est le foisonnement des initiatives en coopération décentralisée et il faut s'en féliciter. Plus les gens coopèrent, plus les peuples se rapprochent. Et plus les gens coopèrent au niveau local, plus le rapprochement est réel, concret et durable. Mais le domaine des transports reste la portion congrue dans les programmes de coopération décentralisée. Faire monter en régime les transports dans cette coopération est de la responsabilité des collectivités locales elles-mêmes. Toutefois ceci ne peut se faire que si les collectivités locales acceptent de mettre en débat, comme elles l'ont fait pour l'eau, la nécessité d'un financement de solidarité internationale entre collectivités locales dans le domaine des transports. On peut par exemple envisager de prélever un percentile du chiffre d'affaires du transport public des collectivités locales au Nord pour aider à la promotion des transports publics dans les collectivités locales au Sud. Pourquoi l'équivalent du 1 % de la loi Oudin sur l'eau et l'assainissement ne pourrait-il pas s'appliquer dans le domaine des transports ? Il s'agit d'une interpellation à l'endroit de CODATU et des collectivités locales du Nord, afin que des systèmes de financements solidaires innovants dans le domaine des transports puissent voir le jour dans des délais relativement brefs. Il ne faut pas se cacher la difficulté de la tâche. Mais si l'on veut s'assurer d'un minimum de prévisibilité de moyens dans ce domaine, il faut justement avoir accès à des ressources permanentes de ce genre là. Avoir des ressources ne suffit pas. Il faut encore définir les mécanismes d'accès à ces ressources, et ici aussi, CODATU doit jouer son rôle pour définir de tels mécanismes et animer la communauté des collectivités locales qui souhaitent s'investir dans la coopération décentralisée dans le domaine des transports urbains.

Troisième élément qui a été largement souligné, c'est le renforcement des capacités. Cette idée est sur toutes les lèvres chaque fois qu'on parle de développement et de collectivités locales. Pour éviter que cela ne paraisse comme une tarte à la crème, il faut être un peu plus spécifique. On a raison d'insister sur le fait que le renforcement des capacités ne doit

pas rester l'affaire du bilatéralisme en coopération décentralisée et qu'il faut absolument mutualiser ; et la mutualisation dans ce domaine là passe par l'utilisation des institutions existantes et l'implication des associations nationales des collectivités locales. Je crois qu'il y a une réflexion stratégique à conduire à ce niveau, et dans le cas de l'Afrique, l'organisation des Cités et Gouvernement Locaux Unis d'Afrique (CGLUA) est prête à un partenariat avec CODATU pour que cette mutualisation s'organise au mieux des intérêts des villes partenaires. Le domaine des transports est un domaine fortement capitalistique et d'un abord complexe compte tenu des différences de situations géographiques, économiques et culturelles. Nous avons besoin de documenter les expériences de coopération décentralisée dans ce domaine pour éviter de commettre les mêmes erreurs et pour apprendre des succès rencontrés. Cette tâche de capitalisation est typiquement du ressort de CODATU et des réseaux universitaires et de recherche qui lui sont associés. Nous avons également besoin d'outils d'analyse et d'aide à la décision. Je signale à ce propos que le Partenariat pour le Développement Municipal (PDM) travaille actuellement à la mise au point d'un guide à l'attention des collectivités locales pour leur implication dans l'organisation de la mobilité urbaine et des déplacements. Je sais que d'autres institutions font un travail similaire centré sur des champs d'intérêt particuliers. C'est très important que l'ensemble de tels outils soit mutualisé quelque part et partagé dans un réseau comme celui de CODATU. Nous avons besoin d'articuler les initiatives des partenaires au développement. J'ai été frappé par la disponibilité de la Banque Mondiale, de l'AFD et des autres partenaires à regarder avec plus d'attention la coopération avec les collectivités locales dans le domaine des transports. Mais il est nécessaire pour les collectivités locales de ne pas se montrer très enthousiasmées par cette attention. Elles doivent au contraire se donner les moyens de discipliner l'offre des partenaires au développement, parce que cette offre est parfois exclusive de l'attention que les collectivités locales portent à la sensibilité locale, aux contextes locaux. Pour l'heure, malheureusement, les procédures des grandes organisations ne sont pas assez souples pour s'adapter à la finesse des problématiques locales, à la finesse de la politique locale. Nous avons un énorme enjeu ici qui est d'affirmer la nécessité du service public des transports. Il ne faut pas qu'au nom de l'efficacité économique, on abandonne toute politique publique des transports. Il faut que la parole des politiques permette qu'on affirme le droit de tous à l'accès au transport. Or l'une des présentations entendues au cours de nos travaux a montré que la globalisation nous pousse peut-être trop facilement à nous en remettre au marché, au tarif, au client et à oublier les citoyens, les électeurs et la solidarité. Je crois que là, nous avons quelque chose à dire aux partenaires au développement, qui eux, sont surtout guidés par les forces de la mondialisation.

La dernière chose que je voudrais dire, c'est que nous avons eu des exemples extraordinaires de coopération décentralisée dans le domaine des transports : le cas de Hanoi au Vietnam a montré que, avec un investissement de 1 consacré à la planification et à l'étude de faisabilité d'un système de transports, la Région Ile de France, la ville de Bruxelles, la ville de Hanovre et la ville de Hanoi ont été capables de lever huit fois plus de financement pour mettre en place un système moderne de transports. Voilà un exemple qui montre la force et l'intérêt de la coopération décentralisée dans le domaine des transports, la force de la mutualisation, la capacité d'effet de levier sur des financements plus importants, à la condition que les collectivités locales s'en donnent les moyens et qu'elles se mobilisent réellement sur ces questions des transports. Cet exemple encourageant est à méditer au sein du réseau CODATU, et donne en quelque sorte une des directions les plus prometteuses de la coopération décentralisée dans le domaine des transports urbains.

[Retour Menu](#)