

## CODATU XII

### LA COOPERATION DECENTRALISEE EN MATIERE DE DEPLACEMENTS URBAINS Session Anniversaire

A l'occasion de son 25<sup>ème</sup> anniversaire, CODATU a rassemblé des représentants des différentes villes hôtes des précédentes conférences. Chacun a ainsi pu rappeler le thème choisi et les temps forts de la conférence tenue dans son pays. Certains ont pu faire part également des avancées réalisées.

Il est à noter que, lors de la conférence de Dakar, étaient réunis, pour la première fois, des décideurs et professionnels autour du thème des transports urbains dans les pays en développement. Le succès de la conférence a été tel qu'il a été décidé de pérenniser CODATU (CONFérence de DAKAR sur les Transports Urbains) et de la transformer en une association internationale dédiée au transport urbain.

#### **DAKAR 1980 : quels transports pour les villes des pays en développement ?**

Il n'y a pas de réponse unique : la solution doit être adaptée au contexte local et ne peut donc être trouvée par une équipe entièrement étrangère au pays concerné.

*Si des réformes partielles et successives ont eu lieu depuis la conférence, à partir de 1997 il y a eu une réforme globale des transports urbains avec un accent sur la sécurisation des opérateurs et une prise en compte particulière des personnes les plus démunies. Ceci a conduit :*

- à la création d'une autorité organisatrice selon une démarche participative
- au lancement du processus de professionnalisation du secteur artisanal : regroupement des opérateurs en GIE fédérés dans une association de financement
- à la contractualisation progressive de l'exploitation des lignes d'autocars par les GIE concomitamment avec le renouvellement des cars rapides.

#### **CARACAS 1982 : transports urbains dans les pays en développement**

Analyse des différentes formes possibles de dialogue Nord-Sud alliant les échanges commerciaux, les transferts de technologie, la concurrence internationale, la coopération, ...

Cette conférence s'est tenue au moment de l'ouverture du métro de Caracas et a fait l'objet de la première évocation de l'intermodalité.

#### **LE CAIRE 1986 : contraintes et opportunités**

Cette conférence s'est tenue dans une période de crise économique et financière considérable des pays en développement. Aussi il est apparu important d'examiner les opportunités immédiates à saisir pour satisfaire un tant soit peu les besoins croissants de développement dans des conditions acceptables, tout en ménageant l'avenir.

*Le Caire bénéficie d'une véritable politique des transports urbains, qui s'est concrétisée par les actions suivantes:*

- extension du réseau de métro (extension des lignes 1 et 2, réalisation de la ligne 3)
- accord donné aux opérateurs privés de bus de desservir certains quartiers
- construction de parkings souterrains donnés en concession à des sociétés privées dans le centre ville et autour des zones d'activité
- mise en place des contrôles de pollution
- mise en circulation des bus à air conditionné et un réseau de taxis urbains exploité par des compagnies privées.

#### **JAKARTA 1988 : quelles politiques pour nos villes ?**

La conférence a permis de donner des éléments de réponse à deux grandes questions :

- Concurrence ou réglementation ? : si une complémentarité existe entre le secteur public et le secteur privé, entre les différents modes de transport, les autorités publiques doivent jouer un rôle de régulation, dont la réglementation est un des aspects importants.
- Gestion ou investissement ? : si il faut améliorer l'efficacité des réseaux de bus et des infrastructures existants, il est important dans certains cas de développer des nouveaux moyens de transport comme les trains urbains, les métros, ...

### **SAO PAULO 1990 : transports urbains dans les pays en développement**

Les politiques de transport urbain, si elles sont avant tout locales sont influencées par le contexte national et les politiques étatiques de chaque pays mais aussi par de multiples courants d'échanges au niveau international : échanges commerciaux, financiers, échanges d'expérience, actions de formation, transfert de connaissances, de technologies et d'effets écologiques. L'ensemble de ces échanges implique différents types d'opérateurs: les Etats avec leurs agences de coopération et de financement, les collectivités locales, les entreprises, les bureaux d'études et centres de recherche et de formation, les organismes internationaux.

La conférence, qui marquait les 10 ans d'existence de CODATU a permis de voir comment faciliter les synergies entre ces différents types d'échanges et d'acteurs, au-delà des conflits et contradictions qui les animent.

*La politique des transports mise en place à Sao Paulo s'est concrétisée par la restructuration du réseau de bus en site propre et son intégration au réseau ferré du métro et des trains de banlieue. Cela s'est accompagné de l'implantation d'un système unique de billetterie « Bilhete Unico » et d'un regroupement en coopératives des agents du transport informel afin de les intégrer au nouveau système tarifaire.*

### **TUNIS 1993 : le transport urbain dans les pays en développement : aujourd'hui et demain**

La mise en œuvre de politiques de transport satisfaisant aux objectifs d'un développement durable doit répondre à un certain nombre de critères tout en remplissant sa fonction première d'échanges dans la ville. Ces critères, appliqués aux différents modes de transport et dont la pertinence est variable selon les contextes, doivent permettre de définir un système de déplacements : peu coûteux, simple, pérenne, autoreproductible, équitable, propre et acceptable.

*Le programme du Ministère du transport pour la promotion des transports collectifs dans l'agglomération tunisoise repose sur les principales orientations suivantes :*

- *Augmenter l'offre :*
  - \* *édification d'un réseau intégré de transport collectif comportant 5 composantes :*
    - + *un réseau ferroviaire rapide (RFR) : 5 lignes totalisant 85 km*
    - + *extension du réseau prioritaire de métro léger : 12km en construction, 2 nouvelles lignes de 10 km chacune, conversion d'une ligne ferroviaire de 20 km, jonctions avec le RFR*
    - + *réalisation d'un réseau d'autobus en site protégé : 14 axes totalisant 90 km*
    - + *aménagement de trois pôles d'échange en centre ville*
    - + *réalisation future de 16 stations périphériques de rabattement avec parkings de dissuasion*
  - \* *renouvellement et renforcement du parc de matériel roulant de l'opérateur principal*
  - \* *ouverture des transports collectifs à l'investissement privé par l'intermédiaire de conventions de concession*
- *Faire évoluer l'organisation vers la décentralisation avec la mise en place d'autorités régionales organisatrices de transports instituées par la loi d'avril 2004*
- *Assurer un financement durable*
- *Assurer la cohérence entre les politiques d'aménagement du territoire et celles des transports grâce à l'élaboration de plans directeurs des transports à l'échelle nationale et régionale.*

### **NEW DELHI 1996 : transports urbains et développement intégré**

La conférence a permis de mettre en lumière le rôle du transport urbain dans le développement économique des villes et des pays et de voir comment faciliter ce rôle, organiser la complémentarité des divers modes et assurer la cohérence des politiques de transports et des politiques de développement urbain.

### **CAPE TOWN 1998 : la politique de déplacements urbains – outil du développement durable**

Les villes sont le lieu principal du développement économique et social ; leur efficacité et la qualité de vie qu'elles offrent dépendent pour une part des conditions de déplacement. A l'aube du XXIème siècle, elles connaissent une croissance accélérée de leur population et une extension des espaces urbanisés souvent difficiles à maîtriser.

La conférence a permis d'analyser ces deux phénomènes qui ont un impact sur le coût du déplacement, tant pour l'usager, qui voit la part de son budget transport augmenter que pour la collectivité qui doit organiser des dessertes de plus en plus nombreuses et sollicitées à la fois par les modes individuels et les transports collectifs.

*La préoccupation des autorités politiques vis-à-vis des transports était par le passé plutôt forte mais pas très ciblée, actuellement il y a au niveau politique une réelle volonté assortie d'une véritable prise de conscience de développer un système de transports collectifs structuré, toutefois le secteur informel reste très puissant.*

### **MEXICO 2000 : transport urbain et environnement**

La notion d'environnement, comprise au sens large, intègre différents facteurs techniques, sociaux, politiques et économiques qui influent sur les conditions de vie en ville ; transports efficaces et développement urbain maîtrisé constituent un lien essentiel dans la perspective d'améliorer la qualité de l'air dans les centres urbains.

La conférence a permis de mettre en lumière les nécessaires articulations entre les politiques des déplacements et les politiques d'environnement.

*La politique des transports mise en place à Mexico a permis de favoriser le développement des trains régionaux, des bus rapides en site propre (exploitation d'une première ligne de 26 km, planification de plus de 100 km supplémentaires), d'intégrer les petits propriétaires individuels aux compagnies de bus, de rendre les transports publics accessibles aux personnes handicapées, d'améliorer la technicité du secteur bus, les mesures de sécurité (contrôles de vitesse, tests d'alcoolémie) et ainsi de coordonner 75 « countries » comprenant 3 états fédéraux.*

### **LOME 2002 : la mobilité urbaine pour tous**

Ce thème a été choisi pour aborder la dimension sociale en tant qu'une des composantes de la durabilité et oblige à se préoccuper des conditions de mobilité des plus démunis, qui constituent une part importante des populations urbaines du monde en développement et dont le pouvoir d'achat trop faible exclut l'usage régulier des modes de transport motorisés.

La conférence a offert l'opportunité d'illustrer de façon précise à la fois le diagnostic porté sur les conditions de mobilité des divers groupes sociaux et la recherche des voies pour orienter les politiques sur une base soutenable en vue de satisfaire les besoins de tous.

Les débats qui ont eu lieu lors de cette conférence ont abouti à la déclaration de Lomé qui pose un certain nombre de principes et décrit les actions à mener pour promouvoir **la mobilité urbaine pour tous**.

*Lomé modernise son réseau de voirie pour améliorer la mobilité et la fluidité de la circulation, de plus en plus ouverte aux véhicules à deux roues. Un Ministère de la Ville vient d'être créé pour définir une politique de développement durable prenant en compte le transport urbain. Au centre des priorités aujourd'hui est placée la question d'aménagement et de développement de la voirie urbaine actuellement très peu adaptée à un trafic de plus en plus dense et au transport urbain par bus.*

### **BUCAREST 2004 : comment rendre les transports urbains plus attractifs ?**

Rendre les transports plus attractifs c'est avant tout les rendre plus sûrs. Mais rien n'est possible sans moyens et sans coopération. C'est pourquoi la conférence s'est articulée autour de deux grands thèmes : le financement et la sécurité, préoccupation devenue essentielle des autorités organisatrices et des opérateurs de transport urbain.

Ces deux idées forces n'ont pas empêché de prolonger les réflexions sur « la mobilité pour tous », objet de la charte de Lomé : il n'est en effet plus question de supplanter les transports artisanaux dont il est reconnu qu'ils apportent, dans les villes des pays en développement, une complémentarité indispensable aux transports collectifs formels et à l'automobile.

*CODATU XI a eu un impact très positif sur la stratégie de développement du réseau de transport urbain et métropolitain :*

- *une procédure de sélection d'une société de consultants a été entamée pour apporter une assistance technique lors de la création de l'autorité métropolitaine de transport chargée de coordonner tous les opérateurs de transport public. Ce projet est financé par la Banque Mondiale*
- *un système durable de billettique intermodale a été mis en place avec l'aide de la banque Européenne d'Investissement*
- *une étude financée par la Banque Européenne de Reconstruction et de Développement pour restructurer la RATB (l'opérateur en charge des transports de surface) est en cours*
- *une étude similaire financée par la banque Mondiale sera réalisée pour restructurer le réseau de métro afin d'augmenter son efficacité.*

Retour Menu