

« Villes en mouvement » La stratégie de transport urbain de la Banque mondiale /2002

Ce projet intitulé « Villes en mouvement : Rapport sur la stratégie de transport urbain » est le fruit de consultations.

Les observations et les interprétations exprimées dans ce document n'engagent que leurs auteurs et ne sauraient être attribuées à la Banque Mondiale, à ses institutions affiliées ou à toute personne agissant en son nom. La version française diffère dans sa forme de la version originale en langue anglaise publiée sous le titre « Cities on the Move : a World Bank Urban Transport Strategy Review ».

RÉSUMÉ (extraits)

La stratégie de transport urbain antérieure de la Banque, était axée sur la viabilité économique et financière. Le document « Transports urbains », publié en 1986, faisait ressortir l'importance d'une administration efficace de la capacité de transport existante, d'une gestion performante de la circulation et d'une tarification rentable. Il décourageait les subventions, prônait la concurrence et une réglementation minimale, et mettait en doute l'utilité pour les citadins pauvres de projets à forte intensité de capital susceptibles de ne pas être rentables dans des pays aux ressources limitées.

Les documents de politique générale sectoriels ultérieurs ont adopté une perspective plus vaste.

Le document de politique générale pour les transports de 1996, « Sustainable Transport », mettait en avant le caractère fondamentalement indissociable des dimensions économiques, sociales et environnementales d'une politique de transport viable. La stratégie de développement urbain

« Villes en transition » publiée en 2000, souligne que l'habitabilité des villes est déterminée par leur compétitivité économique, leur viabilité financière, et la bonne qualité de leur gouvernance et de leur gestion.

Le présent document de politique générale associe les stratégies urbaines et de transport dans le cadre de la lutte contre la pauvreté. Il a pour objectifs :

- i) de mieux appréhender les problèmes de transport urbain dans les pays en développement et dans les économies en transition ;
- ii) de formuler pour les autorités nationales et municipales un cadre stratégique pour les transports urbains, et
- iii) de définir en quoi la Banque Mondiale peut assister les pouvoirs publics.

Il se concentre tout particulièrement sur les problèmes des plus démunis, pas uniquement en termes de revenus mais aussi sous l'angle plus large de l'exclusion sociale associée au manque d'accès à l'emploi, aux écoles, aux installations sanitaires et à l'interaction sociale.

Certains aspects connus de l'évolution urbaine persistent. La population urbaine continue d'augmenter de plus de 6 % par an dans la plupart des pays en développement. Le nombre de mégapoles de plus de 10 millions d'habitants devrait doubler en l'espace d'une génération. Plus de la moitié de la population mondiale, et entre les deux tiers et la moitié des pauvres, vivront alors en ville. Le taux de motorisation continue de progresser de 15 à 20 % par an dans certains pays. L'encombrement de la circulation et la pollution atmosphérique s'aggravent. Les

piétons et les transports non motorisés demeurent les parents pauvres de cette évolution. L'utilisation accrue des véhicules particuliers a entraîné une chute de la demande de services de transport public et, partant, un déclin de leur qualité. L'étalement urbain rend les trajets de certains des plus défavorisés pour se rendre au travail bien trop longs et coûteux.

Mais des changements importants sont intervenus depuis 1986. Les villes jouent un rôle grandissant dans les courants d'échanges mondiaux, ce qui confère à leurs réseaux de transport une importance cruciale. Dans le même temps, la responsabilité des transports urbains leur est dévolue, alors qu'elles sont souvent à court d'argent et mal préparées, sur le plan institutionnel, à affronter ces nouveaux enjeux. Dans ce contexte, la situation financière des transports publics s'est considérablement détériorée dans de nombreux pays. Le problème de la sûreté et de la sécurité des voyageurs urbains est apparu, en Amérique latine notamment.

Le paradoxe fondamental des stratégies de transport urbain

Les transports urbains peuvent contribuer à la lutte contre la pauvreté à la fois indirectement, par leurs retombées sur l'économie urbaine, et donc sur la croissance économique, et directement, par leur incidence sur les besoins quotidiens des pauvres. Mais ils affichent un paradoxe fondamental. Comment un secteur où la demande est si manifestement supérieure à l'offre, et où les prestataires de services privés sont si nombreux, est-il si loin de satisfaire aux aspirations des responsables politiques comme des citoyens ? Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'inciter le secteur marchand à opérer, au plan de la qualité et du coût du service, une révolution comparable à celle qu'ont connue les secteurs des télécommunications, de l'eau et de l'énergie ? Et pourquoi l'amélioration du niveau de vie semble-t-elle avoir pour effet de diminuer la qualité des transports, tout du moins pour les pauvres ?

La croissance urbaine augmente les coûts des transports. Du point de vue de l'efficacité et de la croissance, il n'est pas trop difficile de cerner le problème central. Les économies d'agglomération alimentent la croissance des villes. À mesure que les villes se développent et s'enrichissent, la motorisation y augmente plus rapidement que l'espace viaire disponible, ce qui aggrave les encombrements et la pollution atmosphérique.

La croissance urbaine a souvent des effets pernicieux sur la distribution. L'expansion des villes s'accompagne d'une augmentation du prix des terrains les plus accessibles. Les pauvres sont obligés de vivre sur des terres moins chères, dans des logements insalubres ou à la périphérie des villes. Face à la progression des revenus moyens et du nombre de possesseurs d'automobile, la clientèle, la viabilité financière et, à terme, la quantité et la qualité des services de transports collectifs diminuent. La motorisation rendue possible par le processus de croissance risque ainsi d'aggraver encore la pauvreté de certains des plus défavorisés. En particulier, en l'absence d'une tarification efficace de l'utilisation des routes en cas de congestion, les investissements effectués de manière ad hoc pour éliminer les goulets d'étranglement, profiteront certainement aux riches aux dépens des pauvres.

Une stratégie diversifiée est proposée. Elle prévoit quatre moyens de s'attaquer à ces problèmes

- i) un changement structurel ;
- ii) une rationalisation de l'exploitation des modes de transport

- iii) une meilleure définition des interventions destinées à aider les pauvres ;
- iv) une réforme institutionnelle.

Changement structurel

La déconcentration a un rôle limité à jouer. La mesure structurelle fondamentale consiste à tenter de transférer l'activité hors des mégapoles et à orienter les nouveaux aménagements sur les villes moyennes. Malheureusement, on ignore à partir de quel seuil les économies d'agglomération disparaissent, ou comment mettre en oeuvre une politique de déconcentration performante. Quoi qu'il en soit, les gouvernements centraux peuvent encourager le développement de pôles régionaux plus restreints en supprimant les distorsions des dépenses publiques et budgétaires, notamment celles qui concernent les prix sur le marché des biens fonciers et celui des transports (par exemple la sous-tarifcation de l'utilisation de l'espace viaire encombré, des frais de raccordement et des redevances de viabilisation). Ils peuvent également montrer la voie en y implantant leurs propres activités.

L'amélioration de la structure urbaine peut s'avérer déterminante. Une méthode moins radicale privilégie la coordination de la planification de l'occupation des sols, des services et de l'infrastructure de transport de manière à fournir un espace viaire suffisant et bien conçu pour accompagner l'expansion des villes. Il faut pour cela que les villes perfectionnent leurs compétences et leurs pratiques en matière de gestion du développement. Les détracteurs de cette démarche font valoir qu'en donnant une telle priorité à la capacité routière, on encourage la motorisation, laquelle rendra la population tributaire de l'automobile et dépassera à terme l'espace disponible. Dans tous les cas, il est peu probable, pour des raisons sociales ou environnementales, qu'il soit possible d'équilibrer l'offre et la demande par le seul développement de la capacité routière dans les grandes villes.

Une bonne infrastructure routière n'est pas forcément synonyme de dépendance totale à l'égard de l'automobile. De fait, c'est pour avoir combiné la planification de l'occupation des sols et celle des transports que certaines villes ont pu concilier une forte mobilité et une qualité de vie urbaine élevée. Mais il a fallu pour cela limiter la circulation (par la tarification routière à Singapour) et faire en sorte que les déplacements des personnes (et pas seulement des véhicules) s'effectuent de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. Cela implique la hiérarchisation de l'infrastructure pour protéger les transports publics et non motorisés de l'expansion débridée des moyens de transport motorisés particuliers (par la mise en place de couloirs réservés aux autobus à Bogotá et à Curitiba par exemple). Dans ces conditions plus difficiles, une évaluation rigoureuse des investissements dans la capacité routière doit tenir compte

- a) des effets de la circulation induite sur les avantages ;
- b) des avantages et des inconvénients pour les transports non motorisés et
- c) des effets sur l'environnement.

Rationalisation de l'exploitation

Le réseau routier

.....

Transports collectifs routiers

Les transports publics s'adressent à tous. Dans les pays à revenu intermédiaire, l'ambition de satisfaire aux besoins de déplacement des pauvres se traduit essentiellement par la fourniture, tant officielle que informelle, de services de transports publics d'un prix abordable. Il ne faut cependant pas y voir une offre s'adressant uniquement aux pauvres, comme le montre l'importance des transports collectifs pour tous les groupes de revenus dans de nombreuses villes riches européennes. Les mesures visant à améliorer l'efficacité des transports publics ne doivent donc pas se limiter à maîtriser les coûts, mais offrir un cadre souple permettant aux pauvres comme aux moins pauvres d'emprunter les transports publics en toute confiance et en toute commodité.

La plupart des transports publics sont routiers. Il est possible d'améliorer substantiellement le fonctionnement des transports publics en réservant des couloirs aux autobus et en leur accordant une priorité systématique aux carrefours, mais ces mesures pâtissent d'une mauvaise application en raison du manque de formation des services de police en matière de planification et de gestion de la circulation. En revanche, dans certains pays en développement, les voies réservées exclusivement aux autobus se sont avérées presque aussi efficaces, mais nettement moins coûteuses, que les réseaux ferroviaires, sauf dans les couloirs à très forte circulation.

Les questions de tarification et de financement occupent une place centrale dans les problèmes des transports publics. Les services réguliers d'autobus sont au bord de la faillite dans beaucoup de pays. C'est là, dans une certaine mesure, une conséquence imprévue du contrôle exercé dans un but louable, mais mal avisé, sur la tarification et les services. Il est assez facile de se prémunir contre ce risque. La réglementation des prix devrait être définie dans le cadre d'un plan global de financement des transports urbains, et leurs effets sur la qualité et la quantité des services examinés de près. Il serait judicieux que les réductions ou les exemptions tarifaires soient financées sur le budget de l'organisme statutairement responsable de la catégorie de voyageurs concernée (santé, protection sociale, éducation, intérieur, etc.). Il conviendrait d'évaluer les retombées des systèmes de tarification intermodaux sur les pauvres. Dans leur intérêt, il est indispensable d'assurer durablement le financement des transports collectifs et de cibler efficacement les subventions qui leur sont destinées.

Les politiques de transport public peuvent faire intervenir de nombreuses mesures qui favorisent tout autant la croissance que les pauvres. Le déclin récent des transports publics est venu en partie de l'absence ou de la disparition de sources sûres de financement. Il existe toutefois tout un arsenal de mesures susceptibles de rehausser leur efficacité et qui s'inscrivent en même temps dans les possibilités budgétaires des pays, même les plus pauvres. En donnant aux transports publics une priorité d'utilisation sur l'espace viaire, on augmentera leur rapidité et leur viabilité financière.

La concurrence favorise les pauvres. Il est possible de réduire le coût de l'offre en instaurant la concurrence entre les prestataires du secteur privé. La ville de Buenos Aires a révolutionné son système ferroviaire par l'octroi de concessions. La réglementation de la concurrence sur le marché des autobus a également bien fonctionné dans des villes comme Buenos Aires et Santiago. Il convient cependant d'en concevoir le mécanisme avec soin. La déréglementation totale mise en oeuvre à Lima (Pérou), si elle a développé l'offre, a eu des effets néfastes sur l'encombrement des voies, sur l'environnement urbain, et sur la sûreté et la sécurité des usagers. Une leçon se dégage de cette expérience : ce n'est pas la privatisation ou la déréglementation qui améliorent par elles-mêmes les transports collectifs, mais

l'instauration d'une concurrence soigneusement gérée, dans laquelle le rôle d'instance réglementaire du secteur public complète celui de prestataire du secteur privé.

Les villes doivent s'efforcer de mobiliser le potentiel du secteur informel. Les services paracollectifs (services publics de transport de passagers qui fonctionnent en dehors du système régulé traditionnel) assurés par le secteur informel avec de petits véhicules sont souvent le moyen le plus répandu de desservir des destinations dispersées et de répondre avec souplesse aux besoins des pauvres, surtout dans les pays à faible revenu. Or, ils sont généralement considérés comme une composante du problème des transports collectifs plutôt que de sa solution. Il est certes nécessaire de lutter contre les comportements antisociaux ou anticoncurrentiels par l'application de mesures de contrôle de la qualité. Mais il est possible de mieux exploiter le potentiel du secteur informel en légalisant les associations et en structurant les contrats de concession de manière à donner aux petits opérateurs privés la possibilité de participer aux appels d'offres.

Transports collectifs en site propre

.....

Stratégies de ciblage

.....

Cibler les groupes défavorisés

.....

Réforme des politiques et des institutions

Il ne suffira probablement pas de mesures techniques pour résoudre le paradoxe fondamental que constitue la combinaison d'une demande excessive et d'une offre insuffisamment financée.

Les améliorations envisagées, qu'il s'agisse de l'efficacité des routes, des véhicules, de l'exploitation des transports collectifs ou de la gestion du trafic, peuvent certainement contribuer à une meilleure efficacité des transports urbains. Cependant, il n'est guère probable qu'elles se suffisent à elles seules, en raison de trois grandes caractéristiques structurelles qui distinguent les transports urbains de la plupart des autres services urbains, à savoir :

- i) la séparation des décisions portant sur l'infrastructure d'une part, et sur l'exploitation d'autre part ;
- ii) la séparation de modes de transport entre lesquels il y a interaction ; et
- iii) la séparation entre le financement et la tarification de l'infrastructure.

Il importe donc de mettre au point un ensemble intégré de stratégies pour la tarification de l'infrastructure, la tarification des services et le financement du système.

Tarification de l'infrastructure

La tarification de l'infrastructure est la base d'une stratégie conduisant à la fois à une affectation efficace des ressources et à un mode de financement durable. La congestion alourdit le coût des transports individuels et contribue au déclin des transports collectifs. Bien qu'il existe un lien logique entre ces deux phénomènes, ils font l'objet, dans la plupart des villes, d'un traitement institutionnel et financier différent. En principe, le prix payé par les utilisateurs de véhicules empruntant une voirie urbaine encombrée devrait être au moins égal au coût marginal à court terme de

cette utilisation, compte tenu notamment de la congestion, de l'usure des routes et de l'impact sur l'environnement.

En l'absence de recouvrement direct, la taxation des carburants devrait être structurée, de même que les droits d'immatriculation, de manière à prendre en compte l'utilisation de la voirie et les effets externes. Dans la pratique, on utilise divers mécanismes de recouvrement direct et indirect. L'instrument le plus souvent utilisé — la taxation des carburants — tient correctement compte des effets sur le réchauffement de la planète, mais c'est un piètre moyen de tarifier l'impact sur la congestion et sur l'entretien des routes. Néanmoins, faute de mieux, la taxation des différents carburants devrait être structurée de manière à refléter leur contribution relative à la pollution de l'air, là encore en liaison avec la structure des droits d'immatriculation.

Les droits de stationnement devraient également s'inscrire dans une stratégie globale de tarification de l'infrastructure. Les droits de stationnement ne sont pas non plus la solution idéale pour tarifier l'impact sur l'encombrement, mais ils devraient à tout le moins couvrir intégralement le coût d'opportunité des terrains affectés au stationnement. Lorsque la politique de stationnement est le seul moyen disponible pour tarifier la congestion, les mesures de contrôle doivent porter sur tous les types de stationnement (y compris l'espace mis par les employeurs à la disposition de leurs salariés).

La tarification directe de l'utilisation de la voirie demande un minutieux travail de planification politique et administrative. Le prélèvement de péages sur certains tronçons et la tarification zonale vont dans la bonne direction, mais la solution à long terme réside dans l'imposition plus systématique de redevances d'encombrement. De toute évidence, il n'est pas facile d'augmenter les prix ou les taxes, en particulier pour des biens traditionnellement considérés comme gratuits.

Lorsque le Venezuela a tenté de relever le prix des carburants à la fin des années 80, les réactions ont été très violentes. Au Guatemala, les émeutes déclenchées par la hausse des tarifs des transports collectifs ont coûté la vie à cinq personnes en 2000. Cela donne à penser que pareilles augmentations devraient toujours être liées à une amélioration perceptible des services fournis. Mais il n'en demeure pas moins nécessaire de consentir un gros effort d'éducation pour expliquer le lien et offrir des alternatives réalistes. Le second élément d'une solution intégrée concerne donc la fourniture et la tarification des services.

Tarification des services

Les principes qui guideront la tarification des transports collectifs devraient être définis dans le cadre d'une stratégie urbaine intégrée. En d'autres termes, ils devraient refléter la mesure dans laquelle le coût de l'infrastructure routière est adéquatement recouvert. Étant donné la forte interaction des divers modes de transport et la sous-tarification courante de l'utilisation de la voirie, les transferts entre la route et les transports collectifs, et entre les différents modes de transport collectifs, peuvent être compatibles avec une stratégie de tarification optimale.

L'octroi de subventions ou d'indemnités ne veut pas dire qu'un seul opérateur devrait avoir le monopole des services de transport. Par souci d'efficacité de l'offre, les transporteurs devraient être exposés à la concurrence, avec des objectifs purement commerciaux, les transferts financiers s'opérant par le biais des contrats conclus entre les autorités communales et les transporteurs.

L'imposition aux transporteurs de tout objectif non commercial devrait faire l'objet d'une compensation directe et transparente, mise à la charge, dans les cas appropriés,

des organismes extérieurs au secteur des transports dans l'intérêt desquels cette obligation est imposée. Surtout, en l'absence de dispositifs de passation des marchés ou d'autres mécanismes d'aide appropriés, c'est la viabilité des transports collectifs qui devrait être l'objectif primordial et prendre le pas sur les dispositifs traditionnels de régulation des prix. Toute politique intégrée implique donc l'existence d'un système intégré de financement des transports urbains.

Financement des transports urbains

Le financement des transports urbains devrait être fongible. Du fait de l'interaction entre les modes de transport, il est éminemment souhaitable de traiter le système de transport urbain comme un tout intégré. Comme à l'heure actuelle ni l'impact sur la congestion ni l'impact sur l'environnement ne sont directement taxés dans un grand nombre de pays, il peut être justifié d'utiliser les redevances versées par les automobilistes pour financer les améliorations apportées aux transports collectifs. Le secteur privé devrait être associé au financement de l'infrastructure de transport par l'octroi de concessions sur appel d'offres et ces apports pourraient être complétés par des ressources publiques, à la condition d'avoir d'abord procédé à une analyse coût/avantages en bonne et due forme.

Il y a différentes façons d'assurer une certaine souplesse de financement. Lorsque la ville relève d'une administration unitaire et bien gérée, comme à Singapour, cela se fait dans le cadre normal du processus budgétaire. Lorsque le système administratif est plus complexe et comporte plusieurs niveaux, on ne peut introduire ce degré de souplesse qu'en regroupant l'ensemble des ressources financières du secteur des transports urbains dans un Fonds spécial placé sous l'autorité d'une entité stratégique des transports, au niveau communal ou métropolitain. En pareil cas, le produit de tous les paiements demandés aux usagers des transports locaux, y compris les redevances de la congestion, de même que la part des recettes fiscales locales et des transferts interadministrations affectée aux transports, devraient normalement être déposés dans ce Fonds.

La création de Fonds pour les transports urbains n'a pas nécessairement à être liée à l'affectation à leur profit de taxes particulières. Les taxes d'affectation spéciale, comme la taxe sur les salaires mise à la charge des employeurs pour aider la RATP à Paris, présentent l'avantage d'établir les Fonds routiers sur de solides fondations juridiques et budgétaires et constituent souvent la base nécessaire à une bonne planification à long terme. Mais l'intérêt que présente la création d'un Fonds de transport urbain ne dépend pas de l'affectation à son profit du produit d'une taxe particulière.

Par ailleurs, pour en étayer la crédibilité, et en particulier pour gagner l'appui de la population et du corps politique au prélèvement de redevances d'encombrement à leur profit, il est essentiel que les objectifs et les mandats de pareils Fonds soient clairement définis, que l'emploi de leurs ressources fasse l'objet d'évaluations rigoureuses et que leurs opérations soient transparentes.

Institutions

L'intégration des politiques a d'importantes implications sur le plan institutionnel. Par souci d'intégration et de viabilité des transports urbains, les pays en développement

pourraient donc avoir avantage à s'orienter vers une tarification reflétant la totalité des coûts sociaux pour tous les modes de transports, le choix d'un système de subventionnement ciblé sur les objectifs stratégiques et l'intégration du financement des transports urbains, tout en conservant pour chaque mode de transport les modalités d'offre susceptibles d'encourager fortement l'efficacité opérationnelle et l'efficacité-coût. La mise en oeuvre d'un tel programme a d'importantes répercussions sur le plan institutionnel, car il faut qu'existe une étroite coordination entre les entités compétentes et entre les fonctions, de même qu'entre les services de planification et d'exploitation du secteur privé et du secteur public.

Les moyens de coordination des institutions sont souvent très limités. Les villes sont peu nombreuses à disposer d'un organisme de planification stratégique de l'occupation des sols et des transports ou d'un service de gestion du trafic digne de ce nom. C'est souvent la police de la circulation qui s'occupe de la planification de la gestion du trafic mais ses services sont sous équipés et insuffisamment formés à cette tâche. La fonction de planification et de réglementation des transports collectifs est trop souvent liée à l'exploitation. Lorsqu'il en existe, les institutions chargées de cette fonction ne disposent pas de tout le personnel nécessaire, et le peu qu'ils ont est insuffisamment formé.

Les institutions de transport urbain doivent être restructurées et renforcées. Il faut intervenir à deux niveaux. D'abord, les autorités doivent définir le type d'organisation technique à mettre en place pour traiter des questions de transport urbain. Ensuite, il faut mettre à la disposition de ces services techniques les moyens humains et matériels dont ils ont besoin pour tenir leur rôle. Il n'est pas de modèle institutionnel qui convienne à tous les pays, mais on a suffisamment d'expérience pour définir certains principes généraux en vue de la réduction des obstacles institutionnels à une bonne intégration des politiques.

Il est plus facile d'assurer la coordination interinstitutions si la loi définit clairement la répartition des responsabilités entre les divers niveaux de l'administration. S'il existe à l'intérieur d'une même conurbation de multiples communes, leur collaboration peut faire l'objet d'arrangements institutionnels formels. Le processus de décentralisation dans les pays en développement peut être une excellente occasion de s'attaquer à ces problèmes. En particulier, les transferts interadministrations doivent être soigneusement planifiés de manière à refléter la répartition des responsabilités, mais ils doivent être structurés de manière à éviter de fausser la fixation des priorités à l'échelon local. L'administration centrale pourrait également encourager la coordination à l'échelle métropolitaine, comme c'est le cas en France, en subordonnant les pouvoirs d'imposition fiscale et les transferts interadministrations à l'existence d'une collaboration appropriée entre instances compétentes et entre fonctions à l'échelon local.

La coordination des fonctions devrait être basée sur un plan stratégique de transport et d'occupation des sols. L'existence d'un plan structurel à l'échelon communal ou métropolitain devrait servir de base à la planification détaillée des transports comme de l'occupation des sols. La coordination gagne à une répartition claire des fonctions entre les organismes, les fonctions d'ordre stratégique étant réservées à l'échelon métropolitain. Les obligations statutairement imposées aux administrations locales devraient être liées à des moyens de financement spécifiques (comme la prise en charge directe du subventionnement des transports collectifs par l'organisme concerné). La responsabilité de la sécurité de la circulation devrait être clairement définie et attribuée à l'échelon le plus élevé de l'administration locale. Les services de police chargés de la circulation devraient être formés à la gestion du trafic et au

contrôle de la sécurité et devraient aussi être associés à la planification de la politique de sécurité et de transport.

La planification et l'exploitation des transports collectifs devraient relever d'institutions différentes.

Pour rendre possible une participation effective du secteur privé, la réglementation technique devrait être tenue séparée de la réglementation économique et de la passation des marchés. Le régime de la concurrence devrait faire l'objet d'un cadre juridique clairement défini, qu'il s'agisse de concurrence sur le marché ou pour le marché. Les organismes d'exploitation devraient fonctionner sur une base purement commerciale ou être privatisés, et l'entrée sur le marché de nouveaux concurrents privés devrait être encouragée, par exemple par la reconnaissance juridique des associations. Le secteur public devrait se doter des compétences professionnelles nécessaires en matière de passation des marchés et d'administration des contrats.

Dimension politique, participation et performance

.....

Seule la mise en place soigneuse de pareille base institutionnelle et financière permettra de venir à bout du paradoxe fondamental du transport urbain.

[Retour Session](#)