



LE CAIRE

LE RENOUVELLEMENT DU PARC DE TAXIS POUR LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR



Mots clés :

Planification ; Politique environnementale ; Systèmes de transports artisanaux

Située au bord du Nil, l'agglomération cairote plus communément appelé le Grand Caire, comprend une population de plus de 16 millions d'habitants pour une superficie totale de 1 492 km². La capitale égyptienne est la 4^{ème} ville la plus dense des pays en développement. Les niveaux de pollution dus au trafic sont particulièrement élevés. Un programme de renouvellement du parc de taxi a été entrepris.

Egypte	Le Caire
Population : 81 121 000 hab.	Population : 11 001 000 hab.
Superficie : 1 002 000 km ²	Superficie : 290 km ²
Densité : 81 hab. / km ²	Densité : 37 934 hab. / km ²
Taux d'urbanisation : 42,80 %	Population de l'agglomération prévue en 2025 : 13 531 000 hab.
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 1,99 %	Longueur des lignes : (2012) Métro : 70 km
PIB / habitant : 2 698,4 \$	
IDH : 0,644 / 1	
Taux de motorisation : 33 véhicules pour 1 000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 37	
Accidentologie : 1,63 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque Mondiale – PNUD – Sylvain Houpin : Les cahiers du plan bleu 9 – UrbanRail.net

Mots clés : Planification ; Politique environnementale ; Systèmes de transports artisanaux

D'après l'intervention de **Kawthar HEFNY** – Manager général EEAA (Egyptian Environmental Affairs Agency), (conférence de Damas, 2010).

Le Caire constitue la plus grande agglomération d'Afrique. Avec près de 39 000 habitants/km², Le Caire est une des villes les plus denses du monde.

A partir des années 80, la région du Grand Caire a voulu limiter la pression démographique dans le centre de l'agglomération en développant des zones d'activités dans les gouvernorats périphériques et en créant des villes nouvelles. Ces dernières qui devaient constituer de nouvelles polarités ont eu un succès limité. Le Caire est resté une des villes les plus denses du monde avec un taux dix fois supérieur à celui de l'agglomération parisienne. Toutefois cette réorganisation spatiale a contribué à augmenter le nombre et la distance des déplacements domicile-travail.

Le Caire génère près de 20 millions de déplacements motorisés par jour. Les deux tiers sont effectués en transports collectifs.

UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF QUI PEINE A REpondre AUX BESOINS

Le Caire fut la première ville africaine à disposer d'un métro avec l'ouverture en 1987 d'une ligne régionale. Avec la deuxième ligne urbaine mise en service en 2000, le métro transporte plus de 1,5 million de voyageurs quotidiennement pour 80 km de ligne. Le métro cairote constitue un des modes de transports les plus efficaces.



Figure 1 : Plan de la ville du Caire.

L'exploitation revient à la société égyptienne *Egyptian Company for Metro* (ECM) sous la tutelle du ministère des transports. En revanche Cairo Transport Authority (CTA), entreprise publique de plus de 40 000 salariés, gère le tramway du Caire et le réseau de bus.

Le tramway est un héritage de la période coloniale et ne représente aujourd'hui qu'une faible part modale. Le réseau de bus connaît quant à lui une baisse significative de la fréquentation sur les lignes régulières depuis une dizaine d'années, passant de 40 % de parts modales à 20 % aujourd'hui.

TRANSPORTS ARTISANAUX

Au Caire ce sont des taxis, taxis collectifs et minibus. La part des minibus a tendance à décroître depuis le début des années 70. A l'inverse, la part modale des taxis et taxis collectifs a fortement augmenté passant de 6 % en 1987 à 37 % en 2011.



Figure 2 : circulation des taxis au Caire.

Le désamour pour le bus est en partie dû au succès du métro. Mais la dégradation du service est la principale raison. D'une part les conditions de circulation réduisent l'attractivité du réseau et d'autre part l'extension de l'agglomération n'a pas été accompagnée d'un redéploiement de l'offre dans les zones périphériques.

Les taxis ont su bénéficier des défaillances des transports publics de surface pour accroître leurs parts modales. L'adaptabilité de ce mode de transport le rend plus rapide que les bus et permet de desservir des zones situées en périphérie.

Toutefois, les taxis sont en grande partie responsables de l'encombrement de la circulation et participent largement à la dégradation de la qualité de l'air.

UNE CONGESTION ET UNE POLLUTION DE L'AIR CHRONIQUE

Le nombre de véhicules motorisés est en croissance constante dans la région du Grand Caire depuis les années 70. Plus de 1,5 million de véhicules roulent actuellement dans la capitale égyptienne. Si le taux de motorisation reste faible, 84 véhicules/1 000 habitants, les conditions de circulation sont considérées comme les plus mauvaises au monde du fait d'une absence de gestion du trafic. La vitesse de circulation est en moyenne de 11 Km/h. La marche, qui reste le mode de déplacement dominant, pâtit de cette situation. Il devient de plus en plus dangereux de se déplacer à pied dans la ville.

La pollution générée par la densité du trafic du Caire s'avère problématique. Les véhicules motorisés sont à l'origine de 90 % des émissions de particules, 90 % des émissions de monoxydes de carbone et 50 % des oxydes d'azote. Les risques pour la santé et l'environnement ont conduit les autorités nationales à procéder d'une part à une surveillance accrue de la qualité de l'air et d'autres parts à des politiques de réduction des émissions de polluants selon les objectifs suivants :

- Renouveler le parc de vieux taxis du Grand Caire.
- Réduire des émissions des deux-roues motorisés.
- Interdire les moteurs deux-temps.
- Utiliser le gaz naturel comme carburant des bus du transport public.

UNE CAMPAGNE NATIONALE POUR LIMITER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES BUS ET DES TRANSPORTS ARTISANAUX

En 2008, une loi sur la circulation a prévu l'interdiction de circuler pour tous les véhicules de transports collectifs et les taxis, âgés de plus de 20 ans, à partir de juillet 2011. Un Plan National de Remplacement des Taxis (PNRT) fut aussitôt entrepris pour permettre aux conducteurs de taxis de se conformer à celle-ci. A cette date, les autorités recensaient 85 000 taxis et 30 000 minibus, dont la moitié avait plus de 25 ans.

Pour encourager l'achat d'un véhicule neuf fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) des incitations économiques ont été mises en place¹ :

- Exonération de taxe sur l'achat du véhicule.

¹ Carburant automobile au gaz naturel. Constitué de 97 % de méthane, les émissions de CO2 sont réduites de 25 % par rapport à l'essence. Les émissions de particule sont quasi nulles.

- Octroi d'une subvention en échange du dépôt de l'ancien véhicule dans les centres de recyclage.
- Exonération des frais de licence de taxi pour plusieurs années.
- Abonnement gratuit au réseau de transport collectif pour un ou deux ans.
- 25 % du prix du véhicule sera payé par le propriétaire qui bénéficiera d'un prêt de 6 ans à un taux d'intérêt annuel de 7,5 %.

Les autorités du Caire prévoyaient ainsi de remplacer 13 500 taxis et 4500 minibus par an pendant trois ans. Ce qui devrait représenter une réduction annuelle des émissions de 4 926 tonnes pour l'oxyde d'azote, 30 359 tonnes pour le monoxyde de carbone et de 244 tonnes pour les particules. Si le coût total de ce programme est évalué à 1,2 milliard de livres égyptiennes, les bénéfices attendus sont valorisés à près de 638 millions de livres égyptiennes.

RESULTATS EN COURS

Au cours de l'année 2012, 14 000 taxis sur 37 000 ont été remplacés en 8 mois. Les nouveaux taxis, de couleur blanche, sont relativement récents et de construction locale. Ils disposent d'un compteur et de l'air conditionné. Ces résultats sont satisfaisants surtout qu'ils s'inscrivent dans un contexte particulièrement délicat. Toutefois ces bons résultats ne s'appliquent pas au minibus.