

Accès à la ville pour tous les groupes sociaux : quels systèmes de mobilité/transport dans les villes en développement

Ch Barbieux

Systra



Politiques des transports urbains dans les villes en développement

- Le marché du transport urbain est en pleine expansion (demandes fortes de systèmes lourds)
- Pays d'Asie, Moyen-Orient, Maghreb, Amérique latine : effet pétrole et croissance mondiale
- Pays comme Trinidad et Tobago (cf foot) s'offre 2 lignes de tramway (1000 000 habitants) ;
- Dubaï métro automatique ; émirats arabes Abbu Dabi....
- Algérie (métro d'Alger, 2 lignes de tramway à Alger, Hannaba, Setif, Oran).
- Maroc (Rabat, Casablanca).
- Arabie Saoudite (Ryad) Iran (Téhéran, Mashad, Espahan,....) etc



l' Afrique Sub-Saharienne

- Aujourd'hui, absence quasi-totale de Systra du secteur des transports urbains
- (Renouveau dans le ferroviaire frêt, grâce aux produits énergétiques et matières premières)



Les évolutions

des politiques de transport urbain dans les PED ?

- Après une époque favorable aux sociétés de transport public bus et systèmes lourds structurés jusqu'aux années 1975/80,
- Sous les effets crise financière, évolution mondiale de libéralisation/concurrence et dérégulation, disparition de ces sociétés et remplacement par modes routiers de petite taille (minibus, taxis, taxis collectifs) et 2 roues (cf X Godard) non organisés.
- Ce mouvement se poursuit encore y compris dans des grandes métropoles (Le Caire)
- Est-ce favorable à l'accès à la ville pour les populations les plus démunies ? Oui, sans doute ? (et j'en doute), mais à un coût élevé.



Quelles évolutions possibles pour répondre aux besoins des populations ?

1. **Qualités du transport artisanal (transport informel)**

- Souplesse, emplois créés, desserte des quartiers périphériques, états des voiries, capacité d'investissement
- Rôle des bailleurs de fonds, en particulier la Banque mondiale (qui modifie aujourd'hui) ses orientations

2. **Impact sur la mobilité**

Possibilité des populations de se déplacer, y compris de porte à porte,

3. **Oui, mais : coût élevé pour elles et pour la Collectivité**

mais ...à coût/tarif élevés (tarification non réglementée) : le budget transport des ménages varie entre 8 et 15%, parfois jusqu'à 25% pour les ménages les + démunis. Temps de transport élevé (3h dans de nombreuses villes)

et congestion, accidents, pollution, mauvaise qualité du transport



Quelles évolutions

possibles pour répondre aux besoins des populations ?

- Aujourd'hui, la situation est celle décrite par X Godard
- Dans beaucoup de villes des PED, 80% des déplacements et + sont assurés par des transports routiers de petite taille et 2 roues
- Décalage de plus en plus grand entre le taux d'urbanisation, la croissance de la taille des villes, leur étalement (péri urbanisation avec de longues distances), la lutte contre l'effet de serre et l'organisation actuelle des transports urbains (limites du système)
- Les tendances passées de l'organisation des systèmes de transport urbain doivent être corrigées, voire inversées (place + grande des TPU institutionnels dans l'ensemble des déplacements).
- Or, cet objectif est difficile à réaliser , car remettre de l'ordre dans le mouvement brownien des petits transporteurs demande une volonté politique forte, des moyens financiers, une articulation entre planification urbaine et planification des transports : une vraie politique de TPU

Vers quels systèmes de transport urbain ?

- Pas de modèles types. Dépendent de la taille des villes et de leur morphologie, de l'histoire..... Cf étude Systra en cours
- Le système de transport doit être hiérarchisé en fonction des niveaux de trafic avec coordination des modes et rabattement sur les axes lourds. Les minibus/taxis collectifs ont toute leur place
- Au-dessus d'un certain trafic, le système lourd devient une nécessité (Bus, BRT, LRT, Métro...) avec des sites propres appropriés
- La politique de transport est un ensemble de mesures, dont la mise en place d'une autorité organisatrice est la clef de voute (pas de système de transport organisé sans autorité de régulation, pas de tramway/société de bus viable sans une organisation de la concurrence et le respect des règles)

Vers quels systèmes de transport ?

Le problème du financement :

- Le système de transport urbain suppose un financement public,
- au minimum au niveau des infrastructures
- le matériel ?
- L'exploitation
- La tarification sociale

- Quel financement public ? Taxe spécifique ? Autre financement public ?

- Rôle du secteur privé dans l'offre de transport urbain

- Concessions, PPP et délégations confiées au secteur privé



Peut-on être optimistes ?

Oui

Prise de conscience du rôle des villes dans le développement économique, prise en compte du rôle économique et social des TPU, politique en faveur de l'environnement, orientations des bailleurs de fonds, effets de mode : favorables

La mise en place d'un axe lourd constitue un levier (une occasion) pour reprendre la maîtrise du système de transport, en particulier l'organisation des petits opérateurs et leur restructuration.

Cette dimension (restructuration du réseau bus et minibus, voire taxis,) est une composante des études faites pour l'implantation d'un axe lourd et de sa viabilité (même si cet axe lourd ne représente que 20% du total de l'offre et ne dessert qu'une partie de l'agglomération).

Le rôle de l'AOTU est essentiel dans cette phase, ce qui veut dire que l'implication des PED (au niveau central et local) est incontournable. On peut mettre autant d'argent que l'on veut dans un système de transport, sans cette implication, aucun système envisageable n'est viable.

Peut-on être optimistes ?

Exemples d'AOTU en place : Cetud, Agetu, Projet à Alger, au Maroc.....

A côté du réseau organisé : dans les zones périphériques les plus éloignées et non desservies par le réseau principal, pour le maillage local : laisser au maximum les entreprises individuelles y compris le transport par voiture particulière (allègement des règles, seules les règles concernant la sécurité doivent être appliquées)

Conclusions : profiter de l'engouement pour les transports urbains lourds pour mettre en place une réforme globale du système avec en même temps

des contraintes (organisation, contractualisation, respects des règles, concurrence maîtrisée)

et de la souplesse