

Introduction aux thèmes de la conférence

Xavier Godard,
Conseiller de Codatu

Engagement d'un programme méditerranéen de mobilité urbaine durable

- Quelle spécificité des villes et de leur mobilité dans l'espace méditerranéen par rapport à d'autres régions du monde?
- Espace riche de carrefour, d'échanges mais aussi de conflits... qui ont façonné les villes.
- Nous privilégions les échanges pour progresser dans des schémas de mobilité urbaine durable, dont personne n'a la solution exclusive.

Les partenaires techniques du programme

- **Codatu**, créée en 1980 lors de la première conférence de Dakar, et dont l'objet est de favoriser les échanges sur les transports urbains entre monde en développement et monde développé.
- **Certu** (Centre d'étude sur les Réseaux, les Transports urbains, et l'Urbanisme) créé en 1996, dont les publications sont une référence internationale, matérialisant l'implication du Ministère du Développement Durable... (Meeddm) avec le réseau des Cete (bureaux d'études publics), dont le Cete Méditerranée
- **Plan Bleu**, créé en 1980 et renforcé en 1994 dans son Programme pour la Méditerranée (PAM), sa mission concerne l'environnement et le développement durable en Méditerranée. A la suite des actions sur les villes et leurs services urbains, le thème de la mobilité urbaine est apparu une composante nécessaire

Des initiatives antérieures

- **Conférence du Caire en 1986** : le thème en était à l'époque : contraintes et opportunités pour le développement de transports urbains modernes et adaptés. Déjà la question du financement était au cœur des réflexions
- **Conférence de Tunis en 1993** : la mobilité urbaine durable en était le thème, nouveau à l'époque alors que c'est devenu aujourd'hui une terminologie classique et incontournable... mais la pratique n'est pas acquise pour autant !
- Plus récemment **conférence de Skhirat en 2008**, résolument centrée sur les villes méditerranéennes.
- Et des initiatives diverses (Uitp, Medcities, réseaux de recherche, Inrets...)
- Remerciements à SE le Ministre Badr d'avoir lancé cette invitation pour la présente conférence.

Trois questionnements, une sélection

- Défi des évolutions urbaines qui vont plus vite que notre capacité à y faire face :
 - Développement urbain, nouveaux besoins de déplacements
 - Mutation du contexte énergétique, changement climatique
- Quelles sont les places respectives des différents modes de déplacement (ou familles de modes)? (chaque ville aura sa spécificité...)
 - Voiture particulière, moto ?
 - Transport collectif (entreprise de transport de masse, artisanat des minibus...)
 - Modes doux : marche à pied, bicyclette
- Comment éviter les approches trop sectorielles ? La coopération institutionnelle est partout un obstacle et une nécessité. Cela concerne en particulier le transport et l'aménagement.

Thèmes de la conférence

Les réflexions du programme pluriannuel vont se structurer autour de 4 thèmes (en fait probablement 5 ! les choses ne sont pas figées) qui correspondent aux sessions de cette conférence de Damas.

- Cadrage stratégique : planification et organisation institutionnelle
- Approche multimodale
- Transport public et intégration urbaine
- Energie et environnement
- Aspects sociaux (faudra-t-il en faire un thème?)

Des questions précises et des amorces de solutions bien documentées devront nourrir ces thèmes, aujourd'hui et durant le programme 2010-2012.

Tableau : Répartition modale (déplacements motorisés)

Ville	Alger 2004	Beyrouth 1994	Le Caire 2001	Casablanca 2004	Istanbul 2005	Tunis 2002	Teheran 2004
TC	65%	29%	68%	50%	58%	40%	58,5%
VP	29%	71%	21%	30%	36%	50%	34,5%
Taxi individuel	5%	-	8%	11%	6%	10%	-
2 Roues	1%	-	3%	9%	-	-	7%
Total Mode individuel	35%	71%	32%	50%	42%	60%	41,5%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Un poids significatif des transports collectifs artisanaux

Tableau : Part des transports artisanaux dans les déplacements motorisés

Ville	Alger 2004	Le Caire 2001	Casablanca 2004	Damas 1998	Teheran 2004
Taxis collectifs	3%	-	21,5%	-	16,5%
minibus	53%	25%	-	46%	18%
Total artisanal	56%	25%	21,5%	46%	34,5%

Taux d'équipement automobile plutôt faible mais en croissance forte

Nombre de véhicules pour 1000 habitants:

- **Taux faible : entre 70 et 100 :**
 - Le Caire (68 en 1998),
 - Alger (69 en 1990, 83 en 2004),
- **Taux intermédiaire, entre 100 et 200 :**
 - Tunis (64 en 1994, mais 100 en 2002),
 - Casablanca (110 en 2004),
 - Istanbul (160 en 1997, mais 135 en 2007)
- **Taux élevé, supérieur à 300 : Beyrouth (plus de 350)**

Des initiatives de politique publique en faveur de l'automobile:
les programmes « voiture populaire » des années 90
en Tunisie ou au Maroc...

Le coût variable des carburants

<i>Prix de l'essence dans la zone MENA (Afrique du nord et moyen orient)</i>	
Prix moyens observés en novembre 2006, établit en cents de \$/litre. Source : GTZ	
Iran	9
Libye	13
Egypte	30
Yémen	30
Algérie	32
<i>Cours mondial</i>	38 (soit 60,2 \$ le baril)
<i>Prix de vente HT</i>	53 (estimation)
Syrie	60
Liban	74
Tunisie	83
Jordanie	86
Espagne	115
Grèce	116
Maroc	122
Palestine (Gaza)	129
France	148
Italie	156
Turquie	188

Des difficultés aussi au nord pour s'approcher de la mobilité durable

- Poids de l'automobile
- Efforts de financement des TC (investissement, exploitation) pour des résultats certes positifs mais encore limités
- Les nouveaux enjeux ne sont pas dans les centre-villes mais à l'échelle métropolitaine
- Insuffisance de l'offre de TC à cette échelle métropolitaine

Répartition modale motorisée, complément

Ville	VP, taxi	TC	moto	total
<i>Sfax, 2005</i>	38%	30%	32%	100%
Barcelone 2004	65%	35%	-	100%
Marseille AMM, 1998	86%	12%	2%	100%
Nice, 1998	81%	19%	-	100%
Agglo azuréeenne, 1998	89%	11%	-	100%

Le dilemme de la cible de la politique de transport : pauvres ou classes moyennes?

(schéma S Mitric)

