



## CONFÉRENCE THÉMATIQUE

### L'action internationale des collectivités françaises en matière de mobilité urbaine (CODATU)

#### Président de séance

**Guy Le Bras**, directeur général du Groupement des autorités responsables des transports (GART)

La mobilité dans les villes du Sud est un sujet d'actualité. On assiste à une forte croissance de la population urbaine qui devrait doubler d'ici à 2050, entraînant des augmentations des besoins en termes de mobilité.

Ces éléments ont entraîné une augmentation très forte de la motorisation dans les pays émergents, à l'origine de nouveaux problèmes : une congestion chronique et une qualité de l'air dégradée (500 personnes par jour meurent de manière prématurée en raison des pollutions liées aux transports) ; mais aussi la menace sur le patrimoine de ces villes (pression sur le développement du tourisme).

Un constat simple : le secteur des transports est dépendant à plus de 90 % du pétrole, le pétrole est responsable pour 25 % des émissions de CO<sub>2</sub>, et ces émissions devraient croître de 50 % d'ici 2030. Le développement des transports publics est donc devenu un réel enjeu.

La sécurité routière est également une dimension essentielle : sur les 3 000 morts par jour liés aux transports dans le monde, la moitié sont des piétons.

Les politiques de transport ont été éprouvées dans les villes du Nord : gouvernance décentralisée, planification, plans de déplacement urbains, partage des espaces de transports entre véhicules et piétons, limitation de l'usage de l'automobile à usage privatif.

Certains pays ont également mis en place des outils de gestion innovants, comme le financement des transports publics avec « le versement transport », ou les bus à haut niveau de service (BHNS). La mobilité durable est un succès au nord, et elle est transposable dans les pays émergents.

#### Intervenants

**Abdellatif Soudou**, vice-président du Groupement d'agglomération de Rabat-Salé, Maroc

Le Maroc fait face à de vrais problèmes d'assainissement, d'où l'importance de mieux définir le schéma de déplacement urbain.

Le pays fait face à un contexte urbain en perpétuelle mutation, à la faiblesse du cadre institutionnel, à l'absence de planification et de mécanisme de financement, entraînant des conséquences multiples : situation financière critique des opérateurs de transports, prolifération des modes de transports artisanaux, pollution de la voirie, dégradation du cadre de vie urbain, faible attractivité des villes.

Le pays a donc mis en place des démarches d'études, notamment avec la Banque mondiale en 2007, et a appuyé l'organisation du séminaire régional de déplacement urbain en Méditerranée début 2012 avec la collaboration de la CODATU.

Parallèlement ont été mises en œuvre des actions de formations et la création d'autorités organisatrices des déplacements (Casablanca). La création d'une direction qui s'occuperait des déplacements urbains est en cours d'examen. Cependant, il n'y a pas de taxe dédiée aux transports urbains, ce qui pose des problèmes concernant les financements.

La collaboration étroite entre l'agglomération de Rabat-Salé et le Grand Lyon vise une amélioration du plan de déplacement urbain en cours et l'accompagnement par le SYTRAL est une chance pour la commune. Cette initiative s'appuie sur la mise en place d'un comité de pilotage et d'un comité technique. L'objectif est de parvenir à constituer un groupement unique d'organisations pour la planification urbaine.

**Bernard Rivalta**, président du SYTRAL et vice-président de CODATU

Il existe quatre idées clefs autour de la problématique des transports : les transports en commun sont une couture du tissu social, un facteur de développement économique, et ils permettent de lutter contre la pollution et participent à la sauvegarde de l'environnement.

En trente ans, les consciences ont évolué, et aujourd'hui à Lyon par exemple, personne ne conteste l'emprise des transports en commun, et ce quels que soient les partis politiques au pouvoir.

Le SYTRAL tente d'apporter de nouvelles idées pour développer les transports en commun dans les pays émergents, et le premier objectif est d'accompagner la mise en place d'une autorité organisatrice.

Ensuite, le financement est un enjeu pour mettre en place un plan de développement sur une échéance à moyen terme. Sur ce point, la loi sur « le versement transport » (taxes des entreprises publiques et privées) est une innovation pertinente.

D'autres principes doivent être appliqués, notamment la mise en cohérence de l'ensemble du parc des transports publics.

Le SYTRAL est engagé dans des actions de coopération en Chine et au Viêt Nam.

À Hô Chi Minh sont mis en œuvre des programmes de formation des collaborateurs du réseau sur des aspects techniques et sur la gestion du parc qui sont des points essentiels. À titre d'exemple, le coût d'entretien au bout de quatorze ans est équivalent au coût d'achat d'un bus.

En Chine, la ville de Shanghai a demandé un appui dans le fonctionnement des métros à travers des formations sur la gestion des lignes.

En l'Amérique centrale, l'objectif était de faire sortir du circuit du centre-ville les petits transporteurs pour les redéployer dans la périphérie, et ainsi avoir une meilleure régularité des transports en commun et un service public de qualité en centre-ville.

**Hubert Peugeot**, directeur commercial France d'Alstom Transport

Alstom est un industriel intervenant dans le domaine de l'énergie et des transports (un quart de l'activité). Une dizaine d'usines sont installées en France et le groupe démontre une volonté forte de maintenir ancrée cette capacité d'ingénierie industrielle et ferroviaire en France (seulement 40 % de la production est vendue à l'export).

Le groupe est présent dans beaucoup de pays du Sud, notamment dans le bassin méditerranéen : à Rabat, à Casablanca, à Alger, à Constantine, à Tunis, au Caire.

La gouvernance locale est le premier enjeu, elle doit porter le projet de transport, sachant que les phases de travaux vont perturber l'organisation urbaine, le commerce, l'économie, etc. C'est pourquoi le consensus politique local est la clef de la réussite. Sans l'appui politique français, les industriels ne pourraient pas monter des modèles de transport aussi efficaces dans les pays émergents.

Les seconds acteurs clefs sont les ingénieurs qui réalisent les études de faisabilité (coûts, bénéfices, solutions techniques). En s'appuyant sur ces études préalables, les industriels définissent le type de transport et trouvent les solutions pour les adapter aux villes du Sud.

Face à ces enjeux, les coopérations, les élus, et les jumelages sont une très bonne porte d'entrée, une passerelle importante pour la bonne réalisation d'un projet de transport.

Les industriels bénéficient de cette volonté politique d'investir de l'argent public dans ces modes de transport ; d'où la nécessité d'accueillir les collectivités étrangères pour les former sur les méthodes, la maîtrise des coûts, la maintenance, afin qu'elles puissent profiter du savoir-faire que la France a su développer.

**François Moulin**, directeur mandats et assistance à maîtrise d'ouvrage – Direction transport du groupe INGEROP

Malgré l'excellence de son ingénierie, la place de la France recule dans un certain nombre de pays, notamment face à la Chine, l'Inde, ou encore le Brésil qui gagnent des parts de marché. C'est pourquoi il serait intéressant d'intervenir collectivement (à travers des *task forces*) sur le traitement et la gestion de la mobilité, afin de définir les besoins, de gérer les différents enjeux des acteurs du territoire, et de mieux gérer le fonctionnement financier.

Au niveau du positionnement français, il faut être capable d'inclure les élus locaux. Il faut que le GART et la CODATU soient capables de donner des crédits à des projets qui associent les différents profils d'acteurs.

Ensuite, il faut être cohérent sur les démarches, bien cibler les demandes, et organiser une sensibilisation forte auprès des services économiques des ambassades.

Le groupe INGEROP regroupe 1 000 ingénieurs, 1 500 collaborateurs, et dispose de vingt-deux agences en France et une vingtaine au « sud ». Les projets sont très avancés en

Amérique latine, notamment à Santiago, Rio, ou Bogota, mais aussi de plus en plus en Algérie et en Afrique du Sud.

L'ingénierie financière et la problématique de tarification sont des points concrets sur lesquels l'appui des autorités locales serait extrêmement précieux pour la mise en place des projets industriels.

**Michel Desbiolles**, directeur infrastructures de transport, SAFEGE

Le premier bus à haut niveau de services (BHNS) a été développé à Évry, et il a été transposé à Curitiba ou encore à Bogota, et ce sont des modèles de réussite aujourd'hui.

À titre d'exemple, le Transmilenio à Bogota transporte près de 700 000 personnes par jour (près des capacités du RER A). C'est un modèle de transport public.

La France a une grande expertise sur ce type de transport. Le BHNS ou le Bus Rapid Transit (BRT), c'est aujourd'hui 41 projets aux USA et au Canada, et 60 en France (35 villes, et 25 agglomérations), 36 en Amérique latine, 59 en Asie, 5 en Afrique, et 6 en Océanie.

Parallèlement, on assiste à un fort développement des trolleybus en Europe (Genève, Zurich, Rome, Lyon).

Le Club français du BHNS regroupe trois sociétés d'ingénieries, des industriels du génie civil, et a pour objectif de mettre en partage les savoir-faire.

Le club organise des visites des différentes administrations de transports en France, notamment avec l'aide à projets de l'État français. Les programmes devraient permettre des financements à des taux très faibles, ainsi que la mise en place de projets labélisés par ce club, comme le BHNS d'Agadir.

La coopération dans le domaine des transports entre les villes de Nantes et d'Agadir est partie de la volonté politique forte de deux maires qui ont porté ce projet. Le protocole d'accord a été signé fin juin 2012. Il est cofinancé aux deux tiers par l'État français pour l'étude de faisabilité (700 000 €), et la ville d'Agadir finance la partie locale du projet (300 000 €).

En s'appuyant sur la coopération de longue date entre Agadir et Nantes, un assistant maître d'ouvrage local a été mis en place. C'est une des clefs de la réussite du projet.

### **Trois idées clefs**

- S'il n'y a pas de cohérence entre l'activité économique, sociale, et environnementale des transports, l'aménagement urbain sera inefficace, d'où l'importance d'un groupement d'organisation qui fédère l'ensemble des acteurs.
- Les modèles urbains, les prix des transports, ainsi que les modes de vie demandent une vraie réflexion sur les méthodologies d'adaptation aux contextes locaux.
- Il est très important de créer des passerelles entre les différentes administrations en France pour mieux porter les projets à l'international.