

L'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation

Xavier Godard
godard@inrets.fr

L'approche classique de la mobilité urbaine et des transports en milieu urbain éclate face à la restructuration des pratiques de mobilité et au phénomène de métropolisation lié à la globalisation/mondialisation. Nous allons essayer de cerner quelques traits et enjeux de l'évolution actuelle des systèmes de mobilité dans les villes méditerranéennes, au nord et au sud, après avoir jeté un regard rapide sur la composante transport dans les approches de la métropolisation.

1- La métropolisation, plusieurs approches conceptuelles

Les travaux sur la métropolisation sont très nombreux et les approches sont multiples, selon les disciplines mobilisées. Un rapide repérage peut être tiré d'un récent travail bibliographique (Godard, 2003)

1-1 Difficulté conceptuelle et méthodologique à intégrer la mobilité dans la métropolisation

Parmi les travaux sur la métropolisation, beaucoup mettent en avant l'inscription des villes dans l'économie mondiale, ou régionale, en privilégiant l'influence économique et le niveau d'équipement supérieur des villes, susceptibles de leur faire jouer un rôle dit de métropole. D'autres travaux portent sur l'extension de l'occupation de l'espace autour des villes à travers l'habitat péri-urbain, qui montre l'éclatement de l'urbanisation traditionnelle. C'est alors la mobilité résidentielle qui est analysée, la mobilité/transport étant le plus souvent délaissée, bien que quelques auteurs tels que F Ascher (1995, lui accordent une importance centrale dans le processus de métropolisation.

De son côté F Moriconi (2001) met bien en évidence les diverses facettes mais aussi les difficultés méthodologiques de définition et de mesure de la métropolisation. Il rejette ainsi les approches fondées sur les seuls réseaux (qui ne disent pas quels sont les flux qui les empruntent) au profit des territoires qui subissent les effets socio-spatiaux de la mondialisation. Les tentatives d'intégration des flux étant jugées critiquables (approche réductrice des déplacements domicile-travail par l'Insee en France pour la définition des aires urbaines), il resterait le noyau dur de l'occupation de l'espace ainsi aggloméré... Quoi qu'il en soit, le débat s'avère très contraint par la capacité de mesure des phénomènes évoqués. Ceci militerait pour l'approche démographique de l'occupation de l'espace plus que pour la considération des mobilités qui s'y inscrivent, mais cette dernière dimension nous paraît cependant incontournable.

1-2 La métropolisation vue par les travaux sur la mobilité : La mobilité étendue permise par l'amélioration des transports

Les travaux sur la mobilité dite quotidienne intègrent le phénomène de métropolisation en mettant en évidence l'élargissement des échelles territoriales de la mobilité. Le développement de l'habitat périurbain qui induit de nouvelles mobilités en est alors l'expression majeure. Le regain d'intérêt pour le paradigme de Zahavi sur la constance des budgets-temps de transport conforte cette vision d'extension des territoires et des frontières de la mobilité urbaine permise par l'amélioration des moyens de transports. Les vitesses moyennes augmentent et les gains de temps potentiels sont utilisés pour des localisations périphériques de plus éloignées des centres-villes. Cette tendance est renforcée par la généralisation de l'usage de l'automobile dans toutes les couches sociales des pays industrialisés, notamment au nord de la Méditerranée. De plus les structures de la mobilité ont également sensiblement évolué depuis une trentaine d'années du fait des changements des modes de vie.

Des comportements de migration quotidienne de longue distance par des *navetteurs* (100 à 200 kms du pôle central dominant) se sont greffés sur l'évolution métropolitaine, à la faveur d'une offre de transport collectif à un coût abordable. Ce phénomène donne une confirmation de la métropolisation au sens de l'extension de l'aire d'influence d'une ville sur les villes proches jusque dans la mobilité quotidienne, et au sens des échanges en réseaux de villes.

Ces tendances ont été particulièrement favorisées par l'extension de la motorisation individuelle et par un coût des carburants qui a décliné en valeur constante depuis la crise de 1973. Elles viennent en contradiction avec les objectifs de stabilisation et réduction des émissions de gaz à effet de serre, suite au protocole de Kyoto. Les débats sur les formes urbaines, la ville compacte, le schéma polycentrique, resurgissent à cette occasion, ainsi que la nécessité de dynamiser l'usage des transports collectifs et des modes doux. Mais la question n'est pas de savoir comment revenir à un quelconque modèle antérieur, mais d'imaginer un nouveau modèle qui prenne acte des tendances lourdes tout en les canalisant et les réorientant dans leurs composantes non durables. La question se pose de façon plus ouverte, au moins en principe, pour les pays n'ayant pas encore atteint un niveau élevé de motorisation individuelle, ce qui est le cas des pays du sud de la Méditerranée.

2- Convergences et différenciations des systèmes de transport dans les villes méditerranéennes

Les approches comparatives des situations des villes méditerranéennes suggèrent des traits communs et des différences. Parmi les traits communs on relève des centres historiques à la voirie étroite connaissant des difficultés d'accès combinés à

un développement urbain périphérique proposant de nouvelles formes de centralité¹. On relève également une présence forte du modèle automobile, inscrite selon les cas dans les pratiques ou dans les aspirations de la majorité des populations urbaines.

Parmi les différences, le poids plus important et pourtant menacé des transports collectifs et donc le poids plus faible de l'automobile dans les villes du sud et de l'est, pour des raisons évidentes de niveau de vie. Mais au sein des transports collectifs, les systèmes institutionnels à base d'entreprises structurées connaissent une crise importante dans la plupart des pays du sud (Chanson-Jabeur, 2004, Godard, 2003), avec une offre relayée dans une majorité de villes par des micro-opérateurs artisanaux exploitant des véhicules de petite taille.

3- Le poids de la voiture particulière en question

L'un des questionnements majeurs concerne l'équilibre entre voiture particulière et transports collectifs. Les systèmes sont dominés par l'automobile au nord de la Méditerranée alors que les politiques affichées cherchent à renverser les tendances comme en témoignent plusieurs lois récentes (loi LAURE en 1996, puis loi SRU en 2000), qui affichent un objectif de restriction de l'usage de l'automobile en ville. Ce type de remise en cause est bien plus timide dans les villes du sud de la Méditerranée, qui connaissent des problèmes de congestion analogues mais avec des parcs de véhicules qui demeurent faibles au regard des comparaisons internationales.

3-1 Des niveaux de motorisation encore faibles et contrastés au sud

Sur la base d'estimations diverses, les villes du sud et de l'est de la Méditerranée peuvent être classées par groupe selon leur niveau de motorisation :

- Taux faible : entre 70 et 100 : Alger (69), Le Caire (68), Tunis (75)
- Taux intermédiaire, entre 100 et 200 : Casablanca (130), Istanbul (160)
- Taux élevé, supérieur à 300 : Beyrouth (350)

Les taux de motorisation sont dans l'ensemble relativement faibles, comparés à ceux d'autres régions du monde, à l'exception de Beyrouth, dont le taux est très élevé

¹ A titre d'exemple de cette tendance, on rapporte l'expérience de jeunes de vingt ans qui habitent Tunis mais ne sont jamais allés dans le centre de la ville. L'implantation du centre commercial Carrefour à La Marsa est une autre illustration de ces nouvelles centralités qui se créent en dehors du centre historique de Tunis

mais demeure inférieur à ceux des pays les plus développés (taux de 488 à Marseille en 1997), ou de certaines villes d'Europe de l'est.

3-2 Une dynamique forte de motorisation individuelle

Il semble que l'on soit dans une dynamique de forte croissance de la motorisation dans la plupart des villes sud-méditerranéennes, qui ressemblerait à une sorte de rattrapage des situations européennes, même si l'écart demeure structurel. La croissance serait particulièrement forte au Caire et à Istanbul, et sans doute à Beyrouth. Elle serait plus mesurée dans les villes du Maghreb, tout en étant importante (croissance de l'ordre de 8% à Tunis entre 1994 et 1998).

En contre point, on a observé une diminution de la motorisation dans plusieurs villes algériennes, en raison de la crise économique et du chômage qui ont caractérisé les années 90, avant une reprise dans les années 2000. Le taux de motorisation (tous véhicules) a évolué ainsi, selon les enquêtes-ménages (Salhi, 2002) :

- à Constantine : 52 véhicules pour 1000 habitants en 1988, 49 en 2000,
- à Annaba. : 52 véhicules pour 1000 habitants en 1987, 37 en 2000

Mise à part cette exception, l'augmentation enregistrée de la motorisation est alimentée par de multiples facteurs dont la hausse du pouvoir d'achat, la libéralisation progressive des importations de véhicules (véhicules neufs et d'occasion), la crise de l'offre de transport collectif, et finalement l'attrait du modèle automobile pour toutes les classes sociales, et en particulier les classes moyennes.

Les politiques suivies dans les villes accompagnent ces tendances, avec des investissements routiers importants à l'échelle des agglomérations. Seule la ville de Tunis a engagé en 1987 un plan de circulation volontariste limitant l'accès de la voiture dans le centre ville, destiné à dissuader les automobilistes voulant le traverser. Mais l'actualisation de ce plan peine à voir le jour et la politique de la Ville de Tunis paraît ambiguë ces dernières années, comme en témoigne la construction de parkings à étage en centre-ville qui pourraient constituer un appel de trafic automobile vers la zone centrale.

3-3 L'accès à la voiture des classes moyennes, étape nécessaire ?

Par rapport à ce constat, certains émettent l'hypothèse que l'on est dans une tendance forte d'aspiration des classes moyennes à l'accession à la voiture, et qu'il s'agit d'une phase sans doute nécessaire avant que des politiques de contrôle et de limitation de l'usage de la voiture puissent vraiment émerger.

Ceci pose des problèmes de cohérence globale de l'action publique. Par exemple le développement du réseau de métro léger à Tunis qui s'inscrivait dans des objectifs de maintien de la part de 60% des transports collectifs dans la répartition modale, a coïncidé dans les années 90 avec un programme national de développement de la voiture populaire en Tunisie qui s'adressait aux classes moyennes ayant un revenu de l'ordre de 600 Dinars Tunisiens par mois (soit de l'ordre de 500 Euros).

Un programme similaire de voiture populaire avait été développé au Maroc ces dernières années et une nouvelle initiative vient de l'industrie automobile avec la nouvelle Logan que Renault (à travers sa filiale roumaine Dacia) prévoit de monter et commercialiser au Maroc dès 2005 : ce modèle est réputé associer les critères de qualité des modèles vendus en Europe et un prix très compétitif pour les classes moyennes des pays émergents (5000 Euros). Ceci témoigne bien de ces tendances lourdes vers des sociétés *automobilisées* au Maghreb et en Méditerranée

Comment s'étonner que les objectifs de priorité aux transports collectifs ne puissent être tenus ? Bien sûr il conviendrait de déconnecter équipement et usage de la voiture particulière, puisque ce que les politiques urbaines cherchent à combattre, c'est un usage excessif de l'automobile bien plus que sa possession. C'est d'ailleurs dans cette relation propriété/usage que des analyses intéressantes seraient à mener. Toujours est-il que l'on ne trouve guère de manifestations du débat présent en Europe sur la société post-automobile : l'expérience « une journée sans voiture » ne semble guère avoir d'écho au sud de la Méditerranée. L'une des raisons évidentes est la faiblesse de l'offre alternative en transport collectif, incapable de répondre à une demande massive supplémentaire qui viendrait d'un report modal.

4- L'organisation des transports collectifs, des modèles en gestation

Les systèmes de transport collectif urbain au Maghreb ont fonctionné pendant de nombreuses années, depuis les indépendances, sur le modèle d'une entreprise d'autobus de service public. Ce modèle commun a éclaté dans la période charnière 1985-89 dans chacune des trois grandes villes du Maghreb

- 1985, Casablanca : ouverture au secteur privé (et non privatisation comme on le dit souvent, improprement) sur intervention Royale, apparition de nouveaux opérateurs d'autobus aux côtés de la Régie publique Ratc.
- 1985-87, Tunis : mise en place de la première ligne du métro léger et consolidation du projet de réseau. ; puis ouverture timide au secteur privé.
- 1989, Alger : amorce de la libéralisation et déréglementation avec ouverture au secteur privé artisanal qui se développera fortement à partir de 1992.

Ces initiatives diverses s'inscrivaient toutes dans une logique de réponse à une crise de l'offre, qui n'était cependant pas aussi intense ni de même nature dans chacune des trois villes : crise sévère et récurrente à Casablanca et Alger, plus légère à Tunis. Les trois villes ont également été engagées dans des projets de métro à cette époque, avec des difficultés de financement telles que seule Tunis a pu mettre en œuvre son projet de métro léger, option moins coûteuse qu'un métro souterrain.

4-1 Un contexte de crise des entreprises de service public

A l'image de ce qui se passe dans la plupart des villes du monde, on peut parler de crise des entreprises de service public qui ne parviennent pas bien à assurer leur pérennité, ni à maintenir leur rôle dominant dans la satisfaction des besoins de mobilité. Cette crise est manifeste dans les années 90 à Alger et à Casablanca où les entreprises publiques connaissent de profondes difficultés financières et voient leur clientèle diminuer et tendre à se réduire aux groupes les plus captifs, élèves et étudiants. La crise à Tunis est différente et plus restreinte, s'exprimant par une perte d'influence progressive des transports collectifs institutionnels dans la mobilité globale (part de 60% dans les années 80 passée à 45%, voire moins en 2004).

Les stratégies de sortie de crise diffèrent à Alger et à Casablanca. L'entreprise Etusa est de nouveau appuyée par l'Etat Algérien, avec un apurement de dette et une recapitalisation réalisés par étapes depuis 1998, ce qui a permis de renouveler le parc d'autobus et de redonner une dynamique à l'entreprise. Mais on est aussi revenu à un statut d'entreprise d'Etat (Epic confirmé en 2003). A l'opposé, Casablanca a vu sa Régie démantelée en 2004 pour être reprise sous forme d'un contrat de gestion déléguée par un opérateur international (Ratp International, associé à un transporteur marocain), l'Etat marocain ne souhaitant pas s'impliquer financièrement.

4-2 Le poids des transports collectifs artisanaux

Le transport artisanal, qui se caractérise par son atomisation et le recours à des véhicules de faible capacité, est à la fois réponse et signe d'une crise du transport collectif organisé, mais on l'amalgame trop souvent avec les notions d'informel (expression inappropriée), ou de clandestin. Il est remarquable que dans cinq villes majeures du « pourtour méditerranéen » cette forme artisanale domine le marché du transport collectif dans les années 2000 :

- Minibus et taxis collectifs à Alger
- Minibus et taxis collectifs à Beyrouth
- Taxis collectifs à Casablanca
- *Shared taxis* au Caire
- *Services* et minibus à Istanbul

Seule Tunis fait figure d'exception avec la forte domination de son entreprise publique sur le secteur. (la société d'autobus Snt et la société du métro léger Smlt viennent d'être fusionnées en 2003 pour former la Stt). Le transport artisanal à base de microbus (*louages*) ne joue un rôle significatif que pour les dessertes suburbaines. Il illustre d'ailleurs le rôle du transport artisanal qui investit souvent le transport urbain par la périphérie des villes, en couvrant des segments de marché mal assurés par le transport institutionnel : ceci constitue aussi une facette de la métropolisation, illustrée par cet autre exemple emblématique des taxis collectifs de Casablanca, autorisés à l'origine pour des dessertes suburbaines et interurbaines mais qui ont investi peu à peu les dessertes proprement urbaines.

On observe également que le développement de ces transports artisanaux s'est nourri de la crise du transport collectif traditionnel, et constitue donc un phénomène relativement récent : l'apparition des *shared taxis* du Caire date de la fin des années 80, l'extension des grands taxis de Casablanca de la fin des années 90, les minibus d'Alger sont apparus à la fin des années 80 pour s'étendre au milieu des années 90.

4-3 Investissements de transport de masse

L'hypothèse d'une redynamisation du secteur par des investissements de type métro, train urbain, RER, métro léger ou tramway est toujours actuelle, même si on peut craindre des dérives dans la conception de ces projets. L'effet d'image de modernité offerte par un métro, (moins par un tramway ?) est certes important par rapport à la vision économique de la métropolisation et à l'attraction de capitaux internationaux, mais cela ne doit pas être au détriment d'une bonne efficacité d'ensemble.

Le projet de métro à Casablanca relevait sans doute de cette recherche de modernité sans analyse globale de son insertion dans un système global de transport. Il faut dire que le projet était surtout poussé par l'ingénierie internationale avec l'oreille bienveillante de responsables marocains. La contrainte financière était cependant un obstacle majeur non résolu, ce qui a conduit à renoncer au projet pour l'instant.

La même contrainte financière s'est exercée sur le projet de métro d'Alger, à la différence que ce projet a été décidé et les travaux entamés depuis le début des années 80. Dès 1985 le contre-choc pétrolier provoquait le gel du projet mais en fait les travaux de percement de tunnel ont continué à minima, jusqu'à la relance du projet en 2001-2002, les cours du pétrole redonnant des facilités financières. Un projet de tramway a également été conçu à partir de 2000, témoignant de la volonté des autorités de reprendre la main sur l'organisation des transports de la ville.

Un défi analogue est maintenant posé à Tunis, mais à une autre échelle, avec son projet de Réseau Ferroviaire Régional, qui n'est pas encore abouti et dont le coût

risque d'en menacer la réalisation dans un délai proche. Mais il se situe clairement à la nouvelle échelle métropolitaine dont nous décelons l'émergence dans la plupart des villes, de sorte que l'on est en droit de penser que Tunis pourrait renforcer son entrée dans la modernité si ce projet prenait forme dans les prochaines années.

5- La métropolisation à l'œuvre au sens de l'élargissement des échelles de la ville et de ses échanges

Les données précises manquent pour mesurer l'ampleur et la dynamique de ces phénomènes. On est confronté à un double obstacle, celui classique de la difficulté d'accès à l'information existante en raison des freins bureaucratiques, d'ailleurs inégalement présents (l'information la plus accessible et transparente se trouve sans doute à Tunis...), mais aussi le fait que la métropolisation fait éclater le cadre classique des statistiques déterminées par les découpages administratifs.

5-1 Au nord de la méditerranée, exemple de l'Aire Métropolitaine de Marseille

L'Aire Métropolitaine Marseillaise (AMM) regroupe les pôles de Marseille, Aix et Etang de Berre. Cette désignation² prend acte de l'intensité des échanges entre ces villes, et des complémentarités en termes d'emploi qui s'y déploient : proportion significative d'habitants d'une ville travaillant dans la ville principale, Marseille. Mais la dynamique de métropolisation aboutit à ce que les territoires concernés dépassent ces trois pôles urbains, sans que l'on identifie bien les limites de la mobilité quotidienne. De plus des relations d'équilibrage de flux s'opèrent avec le développement d'activités (Université d'Aix) et d'emplois (zone d'activité des Milles, industrie microélectronique à Rousset...) en dehors de Marseille.

Cette extension des territoires de la mobilité quotidienne est permise par l'usage intensif de l'automobile (plus de 80% des déplacements motorisés), lui-même lié au taux élevé de motorisation. Cette dépendance automobile pose des problèmes redoutables que les autorités cherchent à résoudre par des inflexions en faveur des transports collectifs. Mais les déclarations d'intention des responsables peinent à se concrétiser. Les projets d'offre de transport collectif se situent plus à l'échelle urbaine classique, et même la priorité est donnée au centre-ville avec le projet de tramway à Marseille liée à l'opération Euroméditerranée, espace de tertiaire supérieur réutilisant la zone des anciens docks du port. Les investissements se heurtent à la contrainte financière amplifiée avec le retrait de l'Etat Français, décidé en 2003, pour le financement des projets de transport collectif en site propre.

² Une autre appellation est celle d'Aire Urbaine Aix-Marseille.

A l'échelle métropolitaine on observe une certaine dynamique de l'offre de transport collectif entre les pôles urbains, avec des dessertes fréquentes (10 à 15 minutes) de cars interurbains reliant Marseille à Aix ou à Aubagne, avec des trafics journaliers de 4 000 à 5 000 passagers. Les projets de TER (Train Express Régional) Marseille-Aix et Marseille-Aubagne sont décidés dans un contexte financier difficile semblant limiter les ambitions de ces projets. Le poids de la voiture particulière demeure considérable sur ces liaisons : 26 000 déplacements/jour entre Marseille et Aix, 65 000 entre Marseille et Aubagne. La croissance du trafic annuel (3 à 5%) paraît effacer les efforts réalisés pour attirer une clientèle sur les transports collectifs. Cette dynamique n'est pas durable dès lors que l'on refuse de multiplier les infrastructures routières : les réflexions et l'action s'orientent vers davantage d'intermodalité avec des pôles d'échanges associant transport collectif et voiture particulière.

La question d'une autorité organisatrice à l'échelle métropolitaine est posée depuis plusieurs années mais n'a pas encore trouvé de solution dans un contexte politique difficile. Des pratiques de concertation sont cependant mises en place, à la fois dans les milieux politiques (élus locaux) et techniques (Agences d'Urbanisme)

5-2 Au sud de la Méditerranée, l'expérience du Maghreb

Le développement urbain par extension des espaces périphériques gagnés par l'urbanisation conduit les populations à habiter de plus en plus loin des zones d'emplois ou de certains services concentrés dans les zones centrales des villes. Simultanément des communes rurales ou des villes de petite taille sont peu à peu intégrées dans la zone d'influence de la grande ville, selon un processus qualifié habituellement de métropolisation.

Ces tendances accentuent les besoins de déplacements dans ces zones périphériques vers la ville centre sans que l'offre de transport institutionnel soit à même d'y répondre correctement. Cela constitue alors une faille du système de transport collectif susceptible à terme de le faire éclater si des réponses appropriées, nécessairement complexes, ne sont pas apportées. Mais un autre facteur intervient pour atténuer potentiellement la croissance des besoins de déplacements, c'est la déconcentration/délocalisation de bon nombre de grands services administratifs, de ministères, d'hôpitaux et surtout des campus et cités universitaires, voire de zones industrielles d'activité en périphérie.

Alger

Bien que les statistiques manquent, on relève une dynamique importante de déplacements quotidiens de villes périphériques (Tizi Ouzou, Blida...) vers Alger, confortant cette image de métropolisation par la mobilité dans un rayon de 50 à 100 km, avec une offre fréquente en autobus ou minibus. Le projet d'électrification des lignes de banlieue dont la décision et le financement viennent d'être acquis en juillet

2004, révèle aussi cette tendance d'extension des frontières de la mobilité quotidienne, s'appliquant jusqu'à Thénia (53 km à l'est) et Al Afroun, au-delà de Blida (68 km au sud).

Le projet d'Autorité Organisatrice est à l'étude et considéré comme un élément clef nécessaire pour la nouvelle politique qui s'appuie sur les projets d'investissement, métro, tramway, mais il demeure à l'échelle urbaine classique de la ville d'Alger.

Casablanca

L'amélioration des routes au sud ouvre de nouvelles connexions des villages ruraux vers Casablanca, au bénéfice des divers modes routiers, voiture particulière, taxis collectifs ou autobus. Mais c'est l'axe côtier qui attire le plus l'attention : de même que Mohammedia s'intègre à la dynamique de mobilité urbaine de Casablanca, ce qui correspondrait d'ailleurs à des options anciennes du schéma d'urbanisme, l'axe Casablanca-Rabat est engagé dans ce processus de métropolisation qui va même au-delà de ces deux villes. On voit bien la logique d'une complémentarité entre la capitale politique et la capitale économique du Maroc au sein d'une métropole multipolaire. Mais ce n'est pas sans poser de nombreux problèmes à une période de refonte non stabilisée des pouvoirs territoriaux et d'un mouvement de décentralisation où l'Etat garde la main sur les grands dossiers.

Cette question de l'échelle territoriale était également sensible pour la Ratc avant son démantèlement, celle-ci parvenant difficilement à trouver des compensations financières pour ses dessertes déficitaires des communes périphériques.

Une dynamique d'offre à l'échelle métropolitaine avait été lancée dès 1984 avec la mise en place par l'Oncf d'une desserte ferroviaire cadencée sur l'axe Casablanca-Rabat (Zhiri, 2004). Elle intègre à partir de 1994 une desserte de l'aéroport de Casablanca, équipement de métropole par excellence. Elle est renforcée en juillet 2002 par une nouvelle exploitation de type RER sous l'appellation « Al Bidaoui » avec 17 allers-retours quotidiens. Une intensification des fréquences est à l'examen, ainsi qu'une liaison directe vers Mohammedia, mais ces investissements se heurtent naturellement à la contrainte du financement obligeant les autorités à considérer les possibilités de partenariat privé.

L'idée d'Autorité Organisatrice est à l'examen, mais elle devrait dans un premier temps se limiter à l'échelle urbaine de chaque ville (Casablanca, Rabat) et laisser la coordination métropolitaine à d'autres instances étatiques.

Tunis

On sait que l'une des difficultés de la Snt de Tunis, et l'une de ses sources de déficit, réside dans ces lignes suburbaines desservant les communes rurales périphériques. Au-delà de ces communes rurales, ce sont aussi des villes comme Bizerte et Nabeul

qui sont peu à peu intégrées à l'espace métropolitain de Tunis. Le système institutionnel étant mal armé pour couvrir ces besoins, c'est le système artisanal des minibus *louages* qui en assure l'essentiel, voire des taxis collectifs clandestins.

La réforme institutionnelle de l'organisation des transports collectifs à Tunis se heurte à cet obstacle des échelles territoriales adaptées. La très récente loi portant organisation des transports intérieurs, votée et promulguée en avril 2004, établit :

- l'Autorité régionale organisatrice des transports terrestres est chargée de coordonner les intervenants, organiser le transport urbain et régional, élaborer et suivre les plans directeurs régionaux des transports terrestres, définir les services de transport et proposer leur mode d'exploitation.
- Le Gouverneur exerce les missions attribuées à l'Autorité Organisatrice.
- Les autorités se coordonnent entre elles selon des mécanismes fixés par décret

Dans le cas de Tunis on est en présence de quatre Gouvernorats composant le Grand Tunis (Tunis, L'Ariana, Ben Arous, et depuis peu Manouba) sans parler des Gouvernorats limitrophes ayant des liaisons métropolitaines avec Tunis, de sorte que la question centrale devient de plus en plus celle de la coordination et de l'arbitrage entre Gouvernorats pour des décisions sur les projets de transport à l'échelle métropolitaine. On évoque pour l'instant des instances informelles de concertation pour résoudre cette difficulté. Sans doute le pouvoir politique Tunisien ne peut permettre l'émergence d'une structure métropolitaine distincte du pouvoir présidentiel.

Les dossiers prioritaires concernent pourtant le projet de RFR déjà mentionné qui vise bien la desserte ferroviaire de la troisième couronne de l'agglomération avec des trafics annoncés de l'ordre de 20 000 passagers à l'heure de pointe sur les trois corridors Manouba-M'nihla, Ezzouhour-Zahrouni, Birkassa-Sijoumi. (Miladi, 2002). L'autre enjeu concerne la réforme du financement des transports collectifs avec les éventuelles pérequations à cette nouvelle échelle spatiale.

6- Conclusion : défaut de maîtrise des nouveaux enjeux de la métropolisation par les institutions et les politiques de transport

Les nouvelles tendances décelées de la métropolisation au sens d'extension des territoires de la mobilité s'expriment au nord comme au sud de la Méditerranée, bien qu'avec des différences structurelles, notamment démographiques et urbanistiques, et un décalage dans le développement des moyens de transport qui sont un puissant outil au service de ce mécanisme. Les solutions en termes de politique de mobilité ou d'aménagement du territoire ne sont pas encore bien identifiées car les approches demeurent celles de la ville classique, les pays du sud se référant encore au modèle du nord alors que celui-ci cherche une nouvelle issue.

L'organisation des systèmes de transport collectif, qui est confirmée comme l'une des clefs d'un développement durable connaît ainsi une crise d'adaptation importante avec des solutions qui jusqu'alors mettaient l'accent sur la partie urbaine la plus centrale et tendaient à négliger la dynamique métropolitaine. La question institutionnelle apparaît comme majeure de ce point de vue dès lors que l'on privilégie une action publique concertée et non un libéralisme non maîtrisé.

Cet article s'est concentré sur la mobilité intra-métropolitaine, mais il est évident qu'un sujet majeur d'interrogation concerne aussi la dynamique des échanges inter-métropolitains à l'échelle méditerranéenne et ses répercussions sur le devenir des villes. Cela nécessiterait d'ailleurs de reposer la question des échanges à l'échelle méditerranéenne : communauté de destin ou illusion ?

Références

- Ascher François (1995), *Metapolis, ou l'avenir des villes*, Ed Odile Jacob
- Chanson-Jabeur Chantal (dir) et al (2004), *Réseaux de transport et services urbains au Maghreb, une analyse comparative des rapports entre logiques techniques, systèmes politiques locaux et dynamiques urbaines*, Rapport Sedet pour le programme PRUD, MAE, février
- Godard Xavier (2003), *Mobilité et métropolisation, analyse bibliographique*, rapport Cret-Log pour DRE Paca, octobre
- Godard Xavier (2001), *Enseignements de l'expérience du métro léger de Tunis, confrontation avec les expériences de Alger et Casablanca*, Compte rendu du séminaire Inrets, Aix en Provence, février
- Miladi Salhem (2002), « Plan directeur régional de transport du Grand Tunis », in Godard X Fatonzoum I (ed) *La mobilité urbaine pour tous*, Conférence Codatu X, Lomé, Balkema
- Moriconi Ebrard François (2001), « Métropolisation et dynamiques de peuplement, L'émergence de la métropole euro-méditerranéenne », dossier des *Cahiers de la métropolisation*, programme Interreg II c, VTM
- Salhi Salem, Bennour Zakia (2002), « Evolution de la mobilité et de l'offre de transport public urbain dans les agglomérations d'Annaba et de Constantine », in Godard X Fatonzoum I (ed) *La mobilité urbaine pour tous*, Conférence Codatu X, Lomé, Balkema
- Zhiri Oualalou Touria (2004), « *Quel avenir pour les chemins de fer du Maroc ?* », Colloque *Le rôle du chemin de fer en Afrique*, Sedet/Prodig, Paris, septembre

Annexe : Données statistiques**Tableau 1 : Déplacements journaliers motorisés à Alger, estimation 2004**

Mode	nombre	%	Mode	nombre	%
Ramassage	180 000	8,5%	VP	610 000	29%
Bus Etusa	45 000	2%	Taxi	40 000	2%
Minibus, taxi collectif	1 155 000	55%	Autres, 2 Roues	20 000	1%
Train banlieue	50 000	2,5%	Total individuel	670 000	32%
Total TC	1 430 000	68%	Total motorisés	2,1 M	100%

Source : estimation de l'auteur sur la base de données de l'enquête-ménages 2004

Tableau 2 : Déplacements journaliers motorisés à Casablanca, estimation 2002

Mode	Nombre	%	Mode	Nombre	%
Bus Ratc	250 000	6,8%	petits Taxis	350 000	9,5%
Bus privés	450 000	12,2%	VP	1 600 000	43,2%
Bus ramassage	50 000	1,4%	Total mode individuel	1 950 000	52,7%
Taxis collectifs	1 000 000	27%	Total déplacements	3 700 000	100%
Total TC	1 750 000	47,3%	Population	3,2 M	
			Taux mobilité motorisée	1,15	

Source : Chanson Jabeur et al, 2004

Tableau 3 : Déplacements journaliers motorisés à Tunis, estimation 2002

Mode	Nombre	%	Mode	Nombre	%
Population	2,118 M		Bus Snt	885 000	68%
Taux mobilité motorisée	1,45		Bus privés (Tcv, Tut)	10 000	0,7%
Déplacements/jour	3 100 000		Métro + TGM (Smlt)	350 000	27%
VP	1 490 000	50%	Train banlieue (Sncft)	55 000	4,3%
Taxi	310 000	10%	Total TC	1 300 000	40%
Total mode individuel	1 800 000	60%			

Source : Chanson Jabeur et al, 2004

Tableau 4 : Motorisation dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise, 1997

Indicateur		Indicateur	
Population	1,6 M	Nbre VP/100 ménages	114
Parc voitures particulières	780 915	Taux équipement ménages	77%
Taux motorisation (VP/1000 hbs)	488	Taux multiéquipement ménages	31%

Source Enquête-ménages 1997

Tableau 5 : Mobilité dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise

	Marseille	Etang Berre	Aix	Total AMM
Taux de mobilité	3,3	3,6	3,8	3,5
Part marche à pied	32,5%	25,5%	27,5%	31%
Part VP	54,5%	67,5%	63,5%	58%
Part 2 Roues	2%	1,5%	2%	1,5%
Total mode individuel	89,5%	95%	93,5%	91,5%
Part TC	10,5%	5%	6,5%	8,5%
Dont TC urbain	9%	1,5%	3%	6%
Total déplacements	-	-	-	5,5 M

Source Enquête-ménages AMM 1997

Tableau 6 : Motorisation et répartition modale à Beyrouth, Le Caire, Istanbul

	Beyrouth (2003)	Le Caire (1998)	Istanbul (2000)
Parc VP	450 000	750 000	1,6 M
Tx (VP/1000 hab)	350	68	160
Part VP dans déplacements	80%	26%	29%
Part TC	20%	74%	71%
dont minibus, taxis collectifs	16%	28%	30%

Source : données rassemblées par l'auteur

Résumé

L'une des manifestations de la métropolisation est l'allongement des distances de déplacements permise par les performances des réseaux de transport et finalement l'éclatement des anciennes frontières urbaines. Le rôle de l'automobile est déterminant dans ce processus en Europe et il gagne les rives sud de la Méditerranée. On s'interroge dans cet article sur l'adaptation des systèmes de transport collectif soumis à une crise structurelle depuis plusieurs décennies. Pour le sud de la Méditerranée on analyse les cas de Tunis, Alger et Casablanca, tandis que Marseille est analysé au nord.

La crise des entreprises publiques de transport a favorisé dans la plupart des villes méditerranéennes le développement du secteur artisanal des minibus et taxis collectifs qui tend à dominer le marché de façon surprenante, sauf à Tunis. Des projets d'investissement lourd de type métro sont alors promus pour redonner un pouvoir d'organisation aux autorités. Mais l'organisation institutionnelle demeure à l'échelle urbaine et peine à se situer à cette nouvelle échelle métropolitaine où se situent les nouveaux enjeux.

Mots-clef :

Maghreb, Méditerranée, Métropolisation, Mobilité, Transport collectif