

TERRAINS D'ÉTUDE	EQUIPE	PAYS ET ORGANISME MANDATAIRE
<ul style="list-style-type: none"> • Algérie • Maroc • Tunisie 	Abdelbaker Baouendi Mehdi El Herech Xavier Godard Guillaume Makhlouf Tourya Zhiri-Oualalou	<ul style="list-style-type: none"> • SEDET- Université Paris 7 • FRANCE • INAU, Rabat • MAROC
RESPONSABLE(S) SCIENTIFIQUE(S)	ORGANISME(S) ASSOCIÉ(S)	CONTACT ÉQUIPE
<ul style="list-style-type: none"> • Chantal CHANSON-JABEUR 	Responsables scientifiques : <ul style="list-style-type: none"> • Xavier Godard • Guillaume Makhlouf • INAU - Maroc 	ccj@ccr.jussieu.fr

INTITULÉ DE LA RECHERCHE

Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : le cas de Casablanca et de Tunis.

Transport networks and urban services in the Maghreb: The case of Casablanca and Tunis.

RÉSUMÉ DE LA RECHERCHE

Casablanca et Tunis ont été dotées très tôt d'un système de transport collectif urbain (TCU). Ces systèmes ont fonctionné sous le régime des compagnies concessionnaires, dans un contexte colonial. Aux indépendances, nationalisation et constitution d'entreprises publiques à vocation de monopole sont introduites. A partir de ce modèle commun, des modifications interviennent à la fin des années 80. Déréglementation et ouverture au secteur privé, avec des modalités et des rythmes différents selon les villes, modifient les modes de déplacement des citoyens, phénomène accentué par une croissance urbaine et un étalement spatial significatifs. Les conditions de déplacement se dégradent, de nouvelles formes illégales ou à la limite de la légalité se mettent en place. L'étude s'est attachée à caractériser les défaillances du système de TCU institutionnels publics et privés et à analyser ces nouveaux modes émergents et/ou de substitution.

Dans cette perspective, une attention particulière avec enquête à l'appui a porté sur les « taxis blancs », les petits taxis et les charrettes de Casablanca. Les résultats sont éloquentes puisque la part de ces modes, dont une partie de leur activité s'inscrit dans l'illégalité, intervient pour 37,4% des déplacements totaux (le transport hippomobile autour de 1%). La mort annoncée de l'entreprise publique, la Régie autonome de transports en commun de Casablanca (RATC), et les dysfonctionnements du transport collectif privé induisent une faible participation des transports institutionnels dans les déplacements des casablancais.

A Tunis, l'activité des transports est plus structurée et relève en grande partie du secteur public. Malgré une implication financière des pouvoirs publics, les difficultés existent néanmoins. L'étude a mis l'accent sur un mode sous-étudié, dont l'importance croît, les taxis individuels. L'enquête réalisée permet de constater que les taxis ont un poids dorénavant qui se rapprocherait du métro en termes de passagers transportés.

Alger, prévue mais qui n'a pu être traitée, fait l'objet d'une approche en filigrane qui mériterait d'être développée compte tenu des spécificités et de la crise aiguë qui caractérisent les transports urbains algérois.

L'étude a révélé des différences de situation significatives selon les villes et met en garde sur une généralisation et un lissage de ces spécificités. Néanmoins, l'absence d'une autorité organisatrice est un dénominateur commun et renvoie à des difficultés d'évolution institutionnelle. La perspective de grands projets de développement des TCU dans les métropoles maghrébines va nécessiter de nouveaux schémas d'organisation des transports et de la mobilité.

Casablanca and Tunis obtained an urban public transport (UPT) system at a very early date. The systems operated in a colonial context by means of concessionary companies. On independence, they were nationalized and state monopoly companies were set up. From this common starting point, differences began to appear from the end of the 1980s. Deregulation and opening up to the private sector, which occurred in different ways and at different paces according to the city, altered the travel practices of city-dwellers, a phenomenon which was accentuated by considerable urban growth and spatial sprawl. Travel conditions deteriorated, new forms of illegal or barely legal travel came into being. This study describes the shortcomings of the UPT system run by public and private sector institutions and analyzes the new emerging and/or alternative modes. A survey has been conducted to study "white taxis", which are the small taxis and carts that operate in Casablanca. The results are most instructive: these modes, which operate partly illegally, account for 37.4% of all trips (horse-drawn transport accounts for about 1%). The scheduled winding up of the state owned transport company, the RATC, and the poor performance of privately operated public transport means that institutionally run transport accounts for relatively few trips in Casablanca. In Tunis, transportation activities are more structured and are mainly operated by the public sector. Difficulties nevertheless exist, in spite of public authority funding. The study stresses the role of private taxis, an increasingly important, but insufficiently studied, transport mode. Our survey shows that taxis now carry almost as many passengers as the metro. We were unable to deal with Algiers as we had planned. This city has not been covered directly but would deserve more attention in view of its special features and the severe crisis affecting its urban transportation.

The study indicates that there are significant situational differences between the cities and warns against a minimization of these and generalizations. Nevertheless, the absence of an organizing authority is a common denominator which makes one suspect problems as regards the development of institutions. The development of major projects to improve UPT in the metropolises of the Maghreb will require new organizational models for transportation and travel.