**PROGRAMME DE
RECHERCHE
URBAINE POUR LE
DÉVELOPPEMENT**

Action concertée incitative du fonds de solidarité prioritaire du ministère des Affaires étrangères, conduite par le Gemdev et l'Isted

Synthèse des résultats

Juin 2004

**Réseaux de transport et
services urbains au Maghreb :
rapports entre logique
technique, système politique
et dynamiques urbaines**

Algérie - Maroc - Tunisie

Responsable scientifique
Chantal Chanson-Jabeur,
Sociétés en développement dans
l'espace et dans le temps (SEDET),
Université Paris VII, France

Equipe de recherche
Abdelbaker Baouendi
Mehdi El Herech
Xavier Godard
Guillaume Makhoulf
Tourya Zhiri-Oualalou

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Les deux métropoles étudiées dans le programme PRUD, Casablanca et Tunis, ont bénéficié très tôt d'un système de transport collectif urbain (c'est aussi le cas d'Alger dont quelques repères sont évoqués, à titre de comparaison, dans la présente synthèse ; 1872 pour Tunis, 1875 pour Alger et 1914 pour Casablanca). Tramways, autobus, chemins de fer de banlieue et taxis individuels assuraient les déplacements des citoyens dans les métropoles maghrébines. Ces systèmes ont fonctionné sous le régime des compagnies concessionnaires, dans un contexte colonial, et ce, jusqu'aux indépendances des pays concernés. Nationalisation et constitution d'entreprises publiques à vocation de monopole dans le secteur du transport collectif urbain ont été introduites à la fin des années 50 et début des années 60. Dans le même temps, les tramways ont été déposés à Alger et Tunis, reportant sur l'autobus l'ensemble du transport collectif urbain, les chemins de fer de banlieue n'assurant qu'une part minime des déplacements.

A partir de ce modèle commun, des modifications importantes vont intervenir et des systèmes différents vont être mis en place dans les trois villes du Maghreb dans la seconde moitié des années 80 (1985 pour Casablanca, 1987 pour Tunis et 1989 pour Alger). Déréglementation et ouverture au secteur privé, avec des modalités et des rythmes différents selon les villes, vont être introduites. Ces nouvelles mesures, impliquant des changements structurels profonds, devaient être accompagnées d'un transfert de compétence et de moyens aux collectivités territoriales.

La croissance démographique et la croissance urbaine, dont la maîtrise dans les deux cas est bien différente selon les villes étudiées, ont généré un étalement spatial programmé ou non programmé. Cet étalement peut être dû à différents facteurs : économiques, culturels ou politiques. Le développement des classes moyennes et la mise en place de nouveaux instruments d'accès à la propriété, mais aussi le modèle culturel de la maison individuelle ou familiale (dar) ou la délocalisation et/ou déconcentration de certains services, ministères, sièges bancaires ou autres ont participé de cet étalement, sans compter l'apparition de quartiers périurbains illégaux liés bien souvent à une réhabilitation et à un déguerpissement des tissus urbains centraux anciens.

Or, tous ces éléments/facteurs ont induit une demande de déplacements beaucoup plus importante et il semble que les systèmes mis en place à la fin des années 80 et qui avaient suscité certains espoirs d'amélioration voire de «révolution» dans l'accès à la mobilité dans les grandes villes maghrébines, ne répondent qu'imparfaitement à cette demande, avec des degrés divers selon les villes considérées. Les conditions de déplacement se dégradent, de nouvelles formes illégales ou à la limite de la légalité se mettent en place, des mouvements sociaux liés au problème de transport urbain réapparaissent, autant d'éléments qui interpellent les observateurs et les autorités. La nécessité d'un changement rapide pour certaines villes s'avère évidente et de nouveaux modèles sont en réflexion et en gestation du côté des pouvoirs publics.

C'est dans ce contexte de «transition» que se situe notre étude dont l'objectif est d'identifier et de comprendre les défaillances du transport collectif institutionnel, de repérer et d'analyser les modes alternatifs ou de substitution initiés ou pratiqués par les citoyens de ces villes.

A l'origine de la proposition de recherche, Casablanca

devait être le point focal de l'étude avec pour contrepoint Tunis et Alger, à titre de comparaison. Certains aléas institutionnels et de personnes ont amené les responsables du PRUD au cours de l'examen à mi-parcours, à suggérer l'abandon du cas d'Alger, fort intéressant au demeurant. Quelques éléments concernant cette ville sont cependant introduits dans la présente synthèse.

LES DIFFICULTÉS DU TRANSPORT COLLECTIF INSTITUTIONNEL

Les difficultés (ou défaillances) du transport collectif institutionnel ressortent de l'observation de la situation actuelle et de l'histoire récente de ces systèmes sur une vingtaine d'années. On vient de voir que le modèle commun reposant sur une entreprise d'autobus de service public avec monopole avait éclaté autour de 1985, donnant lieu à des schémas divergents dans les trois villes : Casablanca et Tunis auxquelles nous ajoutons Alger bien que nous n'ayons pu mener le même travail dans cette ville que dans les deux autres. Ces nouveaux schémas ont fait preuve de leurs limites ou de leurs insuffisances de sorte qu'ils doivent évoluer vers des réformes et restructurations qui ont peine à émerger : c'est en ce sens que nous serons amenés à utiliser le terme de crise.

Sans entrer dans le débat sémantique et conceptuel, on se contente de donner une définition simple de la crise d'un système, à partir de deux composantes : incapacité à satisfaire les objectifs pour lesquels il est fait, qui entraîne une nécessité d'une évolution des composantes du système, soit dans ses objectifs soit dans sa structure à objectifs constants ; la seconde composante de la crise est alors cette difficulté à faire évoluer sa structure ou ses modalités de régulation, au point d'une menace de disparition. Dans notre domaine, le système de transport collectif s'inscrit dans une tradition

de service public qui répond à des critères de continuité, d'égal accès pour tous et de mutabilité. Il s'inscrit également dans une problématique émergente, et inégalement présente dans les villes considérées, du développement durable qui lui donne un rôle important d'équilibre par rapport à la voiture particulière : ceci constitue alors une évolution potentielle des objectifs assignés au système.

Et pourtant les manifestations de la crise et de la mutation en gestation sont bien différentes dans les trois villes, et connaissent une intensité très différente, Tunis n'étant pas du tout soumise aux mêmes difficultés que les deux autres villes. Il est donc gênant d'employer le même terme de crise dans ce cas, car il ne peut avoir le même sens, ne touchant pas les mêmes éléments du système. Au sein même de l'équipe les appréciations peuvent diverger sur les termes du diagnostic et les conséquences que l'on peut en tirer, bien qu'il y ait accord sur l'analyse de base¹.

Crise forte à Casablanca

La crise des transports collectifs à Casablanca se traduit précisément par le déficit d'offre globale et ses conséquences sur l'accès à la mobilité pour les usagers, et par les difficultés à faire émerger un nouveau modèle d'organisation mobilisant davantage le secteur privé. Il s'agit donc à la fois d'une crise d'offre et d'une crise institutionnelle. Pour ce qui est de l'offre, la RATC est en liquidation², son parc roulant était en diminution constante depuis de nombreuses années face au cercle vicieux bien connu de ce type d'entreprise manquant de trésorerie pour s'engager dans une dynamique d'offre. Les entreprises privées d'autobus ont connu aussi une dégradation de leur activité et de l'offre qu'ils pouvaient assurer, au point que certaines de ces entreprises sous contrat de concession ont cessé leur activité. L'offre réelle en ressort aussi faible qu'auparavant, voire plus faible, comme l'exprime l'indicateur simpliste mais expressif du nombre de bus pour 1000 habitants (passant de un pour 3000 autour de 1990 à environ un pour 4000 en 2000). La tentation d'un progrès par une innovation technique majeure, le projet de métro, aura été un leurre, ou en tout cas aura gelé pendant des années la réforme des transports collectifs routiers à base d'autobus.

C'est donc un bilan d'échec de la réforme de 1985 qui semble devoir être fait, qui conduit d'ailleurs les Autorités à rechercher un autre modèle de concession reposant sur un nombre limité d'entreprises, voire une seule. Mais la gestation de ce nouveau type de projet est loin d'être achevée, et l'on peut s'interroger sur son aboutissement dès lors que certaines contradictions majeures ne sont pas résolues. La contradiction majeure à laquelle est confronté le système est bien celui du financement car l'appel au secteur privé résultant du désengagement de l'Etat ne résout en rien l'écart entre coût de production et capacité à payer des usagers les plus démunis.

Crise douce à Tunis

Les contours de la crise douce de Tunis sont très différents puisque l'offre y est assurée, les entreprises publiques ne sont nullement menacées dans leur existence. Mais des signes de dégradation de l'offre se manifestent et les mutations nécessaires ne sont pas réalisées, au contraire les réformes attendues depuis plusieurs années n'émergent pas et les besoins d'arbitrage face à des tensions et incohérences croissantes se font de plus en plus urgents :

c'est en cela que l'on peut parler de crise institutionnelle à Tunis. La cohérence d'ensemble du système de transport avec l'occupation du sol que tentait d'assurer le District de Tunis a été abandonnée avec la disparition de cet organisme en 1995, remplacé par l'Agence urbaine dont les prérogatives ont été modifiées. La perte d'influence des TC dans la mobilité est progressive mais significative ces dernières années malgré les efforts consentis pour le métro léger. L'indicateur du nombre voyages en TC par habitant et par an illustre cette tendance : le ratio est passé de 240 voyages/habitant/an en 1996 à 219 en 2001, soit une décroissance de 2% par an. L'incapacité de réponse forte des Autorités face à cette désaffection lente conduit bien à l'idée de crise douce, homéopathique pourrait-on dire, à Tunis.

Alger, la crise aussi, bien réelle et sur tous les fronts...

La crise est également forte à Alger, au moins sur le plan institutionnel et dans les pratiques quotidiennes de déplacement, dans la mesure où les Autorités souhaitent reprendre le contrôle d'un système qu'elles avaient abandonné à la libéralisation depuis une quinzaine d'années (loi de mai 1988). On évoque des velléités de restructurer le secteur autour d'entreprises, d'achever le métro dont les travaux ont commencé en 1990, de construire un tramway, de mettre en place une Autorité Organisatrice... Mais la réalité présente est celle de micro-opérateurs privés (au nombre de 2786 en 2000 et plus de 4000 en 2003 pour la seule ville d'Alger³) dominant le secteur sans aucune organisation collective et dont les tarifs pratiqués sont cinq fois supérieurs au tarif plafonné par l'arrêté de juillet 1994. A cela, il faut ajouter l'augmentation importante du nombre de taxis individuels et collectifs (de 4200 en 1985 à 11.935 en 2000), et, à l'inverse, la baisse régulière du rôle du transport ferroviaire de banlieue.

Alger, cas exemplaire, aurait mérité une étude plus approfondie qu'il n'a pas été possible de mener. Nous espérons que des compléments pourront enrichir la présentation des résultats sur cette ville au colloque de mai.

D'une manière plus générale et pour revenir au concept de crise, plusieurs facteurs peuvent en rendre compte, on en retiendra deux qui nous semblent essentiels.

La dynamique métropolitaine

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. C'est ainsi que des villes comme Bizerte et Nabeul sont peu à peu intégrées à l'espace métropolitain de Tunis, même si ce phénomène était déjà observable depuis une quinzaine d'années. De même Mohammedia s'intègre à Casablanca et l'axe Casablanca-Rabat est engagé dans ce processus qui va même au-delà de ces deux villes selon certains observateurs (que l'on n'est pas obligé de suivre).

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. On sait que l'une des difficultés de la Snt de Tunis, et l'une des sources de déficit, réside bien dans ces lignes suburbaines longues desservant les communes rurales de l'agglomération. Cette question était également sensible pour la Ratc qui parvenait difficilement à trouver des compensations financières pour ses dessertes de communes périphériques déficitaires.

Mais un autre facteur intervient, comme en négatif, dans 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. Ces pôles captifs d'une population peu motorisée génèrent des flux et des déplacements importants et pour lesquels les organismes chargés du transport n'ont pas toujours été consultés quant à leur implantation.

La pression du modèle automobile, la concurrence de la voiture particulière

La crise du transport collectif s'exprime très simplement par une tendance à la diminution de son rôle dans la mobilité globale, avec une perte d'influence au profit de l'usage de la voiture particulière. Ceci s'exprime à travers les indicateurs de répartition modale, tels qu'on peut les analyser à Tunis qui dispose d'un appareillage statistique relativement important, bien plus que dans les autres villes du Maghreb. (voir section 4). Parmi les facteurs expliquant cette pression, on trouve :

la croissance forte de l'équipement des ménages, elle-même due à l'accroissement du pouvoir d'achat des classes moyennes

les programmes tunisiens et marocains de voiture populaire, favorisant l'accès des classes moyennes à un véhicule bon marché, bénéficiant de réduction des droits de douane l'attrait de la voiture à la fois comme symbole de promotion sociale, mais aussi comme facilitateur de mobilité face à la dégradation de l'offre de transport collectif : certains usagers se considèrent comme captifs

le développement du crédit à la consommation

Mais le développement du rôle de l'automobile comme véhicule individuel comporte des limites évidentes liées notamment à la faiblesse du pouvoir d'achat : de nombreux groupes de population n'ont aucune possibilité d'accès à ce mode et cette situation devrait perdurer durant plusieurs décennies, même avec des hypothèses de croissance économique relativement favorables. D'un point de vue collectif, les limites en sont également bien connues, même si on peut débattre à la marge des mesures d'efficacité de gestion des réseaux routiers.

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT ARTISANAL ET DU TRANSPORT CLANDESTIN EN RÉPONSE À LA CRISE

Le développement du transport artisanal effectué avec des véhicules de petite taille ou le véhicule à traction animale sont une réponse à la crise institutionnelle du transport collectif. Par transport artisanal on entend une activité à petite échelle où la propriété est atomisée et l'exploitation

assurée individuellement par chaque chauffeur. On trouve également, de façon de moins en moins marginale et révélatrice, la présence et l'extension de transport clandestin. Avec l'analyse réalisée sur les grands taxis, les petits taxis et les charrettes à Casablanca et les taxis compteur de Tunis, cette partie est la plus originale de notre recherche, avec production de données à partir des enquêtes réalisées dans le cadre de ce travail.

On observe plusieurs formes différentes de transport artisanal selon les villes.

Le Taxi Collectif et les charrettes à Casablanca

On enregistre une dynamique forte du Taxi collectif à Casablanca, avec ce que l'on appelle les Grands taxis (ou les « taxis blancs », à l'origine chargés du transport interurbain) dont le nombre était estimé à 5142 en janvier 2003. Leur poids est devenu tel qu'on peut estimer qu'ils sont devenus le premier mode de transport public à Casablanca en 2003.

À côté de ces grands taxis, fonctionnent de façon très classique des petits taxis, au nombre de 7506 en janvier 2003. Mais devant la concurrence accrue, ces taxis sont amenés à des pratiques illégales mais tolérées de taxi collectif aux heures de pointe (dans un premier temps aux heures de pointe, mais cette pratique tend à se généraliser tout au long de la journée), ce qui rejoint d'ailleurs une certaine rationalité économique mais dénote la crise d'offre de transport.

Il est évidemment difficile de trouver un vocable pour nommer ces transporteurs légaux ayant des pratiques illicites et dont le poids dans la prise en charge des déplacements est prépondérante...

Un autre mode artisanal, non motorisé et à traction animale, les charrettes, fonctionnant depuis longtemps aux marges de la ville, s'est développé depuis quelques années dans le système de transport casablancais et tient une place en constante progression (voir chapitre suivant).

D'autre part, il faut signaler l'existence d'un véritable transport clandestin dont le rôle est difficile à quantifier mais qui avait été approché dans un travail académique antérieur⁴. Une nouvelle manifestation en est l'apparition récente de moto-taxis, estimés à quelques centaines d'unités à Casablanca, qui est révélatrice d'une crise grave d'offre de transport collectif comme cela a été analysé dans d'autres villes du monde.

Le taxi compteur à Tunis

On ne connaît pas de pratique significative de taxi collectif à Tunis bien que la réglementation le permette pour d'autres villes du territoire tunisien, et c'est un signe qu'il n'y a pas de crise importante d'offre de transport collectif. Cependant le poids important du Taxi compteur exprime une offre intermédiaire entre la voiture particulière et le transport collectif. Cette activité, soumise à des difficultés internes (trop de taxis en exploitation est-il mentionné dans les enquêtes menées auprès de 263 taxis) et des tensions avec les pouvoirs publics, aurait un poids de l'ordre de 10 à 12% des déplacements dans Tunis, d'après nos reconstitutions (voir section 4). Le parc de véhicules autorisés pour le Grand Tunis est de 11 679 en 2003⁵. Il a connu une augmentation importante dans les années 90 puisqu'il était de l'ordre de 3 000 il y a dix ans. Comme on compte 1,5 chauffeur par véhicule (dans un cas sur deux le véhicule

est partagé entre deux chauffeurs, souvent le propriétaire et un chauffeur en second), ce sont plus de 17 000 emplois directs qui relèvent de cette activité.

A Tunis également on relève une dynamique des transports par louage en milieu interurbain qui peuvent jouer un rôle de plus en plus important dans les déplacements périurbains accompagnant le processus de métropolisation. Mais cet aspect n'a pas été étudié.

Il faut enfin évoquer le taxi clandestin, signe d'une certaine faille du système dont on peut penser qu'il se développe et tend à s'institutionnaliser dans certaines zones, bien que les avis divergent sur l'importance à y accorder, jusqu'au sein même de notre équipe. Bien sûr, il n'existe aucune estimation officielle ou officieuse de cette activité⁶, qui est cependant reconnue par tous les observateurs. Les chauffeurs de taxis réguliers enquêtés citent d'ailleurs cette concurrence déloyale des clandestins en seconde position dans leurs récriminations.

Attitude des Autorités, entre contrôle et laisser faire,

L'analyse des grands taxis de Casablanca a révélé les contradictions qui se manifestaient dans l'attitude et les moyens d'actions des Autorités qui se situent entre contrôle et laissez faire. S'y manifeste en fait une confrontation de logiques et d'intérêts puisque le système des taxis collectifs s'est développé avec la complaisance des Autorités qui délivraient les autorisations et avec celle des forces de police qui fermaient les yeux sur le détournement vers des pratiques urbaines d'une activité autorisée au départ pour les dessertes suburbaines et interurbaines. Tout un réseau d'influences s'est alors développé autour de ce système, inséré dans l'appareil d'Etat, ce qui rend difficile des mesures drastiques de réorganisation du secteur au profit d'un transport collectif assuré par de grandes entreprises.

Finalement dans les deux cas considérés, il apparaît que le transport artisanal à base de taxi se nourrit de la crise d'offre du transport collectif de masse. On l'observe directement et massivement à Casa, et de manière plus limitée et plus ambiguë à Tunis. Mais ce transport s'alimente aussi de la crise de l'emploi en offrant à bon compte des emplois recherchés dans un contexte de chômage important. Cette dimension est trop souvent négligée dans les analyses du secteur transport.

ESTIMATION GLOBALE DU POIDS DES DIVERS MODES DANS LA MOBILITÉ

Problème des données statistiques, révélateur de difficultés institutionnelles

Les sources globales de données sur la mobilité sont inexistantes à Casa, en l'absence d'enquête-ménages à l'échelle de l'agglomération. Des enquêtes partielles ont été réalisées dans le cadre des études du métro mais les résultats n'en sont pas accessibles et il n'est pas sûr qu'elles éclairent bien le niveau de mobilité et la répartition modale. Cette absence de données globales, de même que la difficulté à avoir des données fiables sur la clientèle des principaux opérateurs (Ratc lorsqu'elle fonctionnait, opérateurs privés) témoigne du manque de maîtrise institutionnelle de ce secteur d'activité. La production de données globales tendait à être rejetée comme inutile par les responsables avec des formules qui se résumaient à

l'expression « on a fait trop d'études, il faut réaliser ».

Quant aux données d'activité des opérateurs, elles sont soumises à plusieurs types de contraintes et facteurs :

- inorganisation ou inexistance du service statistique des entreprises
- réduction volontaire des passagers déclarés par les opérateurs privés soumis à une taxe sur leur chiffre d'affaires
- difficulté d'estimation des passagers avec titre à vue puisque leurs déplacements ne sont pas enregistrés.

En fait le problème de la production de données minimales sur le secteur et son fonctionnement, au-delà de quelques statistiques administratives, est bien le reflet d'une insuffisance institutionnelle de maîtrise du secteur. Malgré les réformes récentes le poids du ministère de l'Intérieur et de sa direction des régies qui exerçait la tutelle des opérateurs urbains d'autobus pèse toujours, aucune nouvelle structure n'ayant encore pu prendre le relais.

Le dispositif de production de données est davantage développé à Tunis pour plusieurs raisons :

- tradition de couverture statistique et d'études de planification
- réalisation de plusieurs enquêtes ménages de mobilité
- statistiques accessibles des principaux opérateurs publics et même privés

Malgré cela des défaillances importantes sur certaines données ont été enregistrées à Tunis mais elles ont pu être en bonne partie corrigées, non sans quelque polémique.

La plus importante concernait les résultats de l'enquête-ménages de 1994, réalisée par le District à une époque où cette institution était en régression et manquait de moyens, avant d'être transformée en Agence Urbaine. Des défauts de redressement ont produit des résultats sur le niveau de mobilité (qui aurait baissé) et sur la répartition modale (une large domination des TC) qui étaient contredits par les autres sources et qui ont finalement été corrigés par des estimations radicalement différentes lors de l'étude du Plan Directeur Régional de Transport de Tunis. La répartition modale était ainsi estimée en 1998 à 50% pour la VP et 50% pour les TC. L'objectif d'un maintien de la part modale en faveur des TC était affirmé pour soutenir les nouvelles initiatives d'investissement.

Cinq ans après, les estimations pour 2002 faisaient état d'un partage modal à 40% pour les TC seulement, ce qui donnait lieu à polémique car l'objectif avait été affiché très officiellement à 50% quelques années avant. Et pourtant le maintien à 40%, moins ambitieux supposait des moyens d'investissement considérables dans le RFR (train urbain) dont la réalisation était loin d'être acquise et supposait des arbitrages difficiles.

On notera que les estimations de clientèle par les opérateurs publics sont soumises à deux biais de sens opposé, (problème classique pour de nombreux opérateurs dans le monde) sans qu'on sache bien en mesurer la résultante :

- surestimation des scolaires en raison du calcul forfaitaire de leurs déplacements avec un titre à vue (hypothèse de quatre trajets/jour contre une pratique moyenne qui serait plutôt de l'ordre de trois)
- sous-estimation du trafic réel du fait de la fraude, qui tend d'ailleurs à se généraliser avec un taux entre 20% et 30%, et qui est aussi un signe de la crise institutionnelle.

Notre estimation simplifiée

A partir des sources existantes et accessibles, nous pouvons résumer les estimations de la contribution des divers modes aux déplacements urbains quotidiens dans les deux villes considérées.

La reconstitution sommaire des données de mobilité et de répartition modale à Casablanca donne le tableau suivant en 2002 :

Tableau 1. Déplacements journaliers motorisés et répartition modale à Casablanca en 2002

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

D'après ces estimations, certes fragiles et aléatoires, les taxis collectifs représentent plus de 50% des déplacements en TC. Si l'on range les taxis compteur (qui ont par ailleurs des pratiques de taxis collectifs bien qu'ils soient dénommés «individuels») avec la VP comme mode individuel, les TC apparaissent comme minoritaires dans le système de déplacements. Ceci serait dû à la crise d'offre de TC et au faible pouvoir d'achat des catégories les plus pauvres dont la mobilité motorisée est réduite, contrairement à celle des classes plus aisées qui accèdent à la VP.

A ce propos, une part importante de cette catégorie sociale a recours au transport hippomobile et un des éléments novateurs de notre recherche est d'avoir pu quantifier, entre autres et même approximativement, ce mode souvent négligé, qui représenterait cependant 0,9% des déplacements dans la wilaya de Casablanca.

La reconstitution sommaire des données de mobilité et de répartition modale à Tunis à partir de diverses sources dont les dernières études de planification menées en 2003 et les données statistiques recueillies pour cette étude, donne le tableau suivant pour 2002 :

Tableau 2. Déplacements journaliers motorisés et répartition modale à Tunis en 2002

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

D'après ces estimations, dont certaines ne sont que des ordres de grandeur, naturellement critiquables et améliorables, les taxis auraient un poids qui se rapprocherait du méto en termes de passagers transportés. Ceci permet d'insister sur le rôle charnière que les taxis jouent dans la problématique de l'équilibre VP-TC .

D'autre part et selon les dernières données recueillies, les bus privés représentent en fait 1,2% des déplacements motorisés, ce qui démontre une progression lente mais régulièrement de la part du transport privé.

LA VOLONTÉ DE RÉFORME DES SYSTÈMES DE TRANSPORT COLLECTIF

Les trois villes de Casa, Tunis et Alger sont engagées dans des processus de réforme qui prennent des formes différentes selon le contexte de chaque ville. On peut alors se demander si les modèles des trois villes qui ont commencé à diverger à partir du milieu des années 85 vont continuer à s'écarter ou au contraire retrouver certaines convergences.

Casablanca

A Casablanca, la volonté de réforme s'est cristallisée à la fois sur l'entreprise publique, la Ratc, et sur les entreprises privées ayant des contrats de concession. En creux, cette réforme concerne nécessairement aussi le secteur des taxis, dont l'influence devrait être nettement réduite. Mais les pouvoirs publics voudront-ils et pourront-ils y parvenir ? La question de l'avenir de la Ratc est posée depuis de nombreuses années, notamment depuis le récent changement de directeur. Les efforts d'assainissement de l'entreprise n'étaient pas à la hauteur des besoins de financement à assurer pour une réelle redynamisation de l'entreprise. Les responsables de la CU exprimaient leur scepticisme sur l'avenir de l'entreprise dont ils ne percevaient pas l'utilité, refusant les financements nécessaires et préparant sa liquidation. C'est bien cette tendance qui l'a emporté avec un projet qui se dessine de gestion déléguée, avant de passer à une privatisation ou une concession à une nouvelle entité privée. Dans ce mouvement les entreprises privées déjà présentes seraient appelées à disparaître ou à se fondre dans de nouvelles structures où ne subsisteraient qu'un nombre limité d'entreprises, voire une seule.

Mais cette volonté de réforme s'appuie sur un postulat d'absence de financement de la part de l'Etat, sans que la contribution financière de la CU soit acquise : cette contrainte financière forte ne peut que limiter les perspectives de concession du secteur à une grande entreprise. Si un service auprès de la CU peut jouer le rôle de tutelle, on semble encore loin d'une réelle autorité organisatrice.

Tunis

A Tunis, la nécessité d'une réforme institutionnelle est apparue à partir d'une double considération : le besoin de financement des transports collectifs devenait de plus en plus lourd dans le budget de l'Etat qui souhaitait se dégager peu à peu, de sorte que de nouvelles sources de financement devaient être trouvées, ce qui amenait à identifier le besoin d'une Autorité Organisatrice (AO) pour gérer ces financements. De même les limites et insuffisances de l'intégration bus-méto constituaient un problème institutionnel que la Tutelle des entreprises ne parvenait pas

à résoudre aisément, invitant à la création d'une AO qui mobiliserait davantage la Municipalité de Tunis et les autres communes concernées.

Mais le projet d'AO a finalement été rejeté, du moins repoussé à une échéance lointaine en raison de la difficulté institutionnelle et politique de créer une telle Autorité et de la faible implication des collectivités locales jusqu'alors. On peut aussi interpréter cet échec de la réforme comme le résultat du jeu de pouvoir des fonctionnaires du Ministère soucieux de conserver leur pouvoir ou de maintenir une conception du service public. Mais le besoin d'une telle Autorité est admis par de nombreux responsables confrontés au besoin d'arbitrage sur les options du futur réseau ferroviaire RFR.

Finalement en substitution à cette réforme le Gouvernement a décidé la fusion entre les deux entreprises, Snt et Smlt, qui forment la STT, créée officiellement en novembre 2003. La question d'une fusion de la partie urbaine de l'exploitation de la Snct est également posée.

Enfin la réforme en cours tente de nouveau, mais de façon apparemment timide, de procéder à une privatisation de l'exploitation de certaines lignes de l'ancienne Snt.

Alger

A Alger, devant la dégradation notoire de la situation, les Autorités paraissent décidées à réorganiser le secteur, si l'on en croit les récents appels d'offre d'étude lancés en 2003. On peut identifier les composantes suivantes du système en gestation :

- Refinancement de l'entreprise publique Etusa- Ouverture du secteur à des entreprises privées- Diminution et encadrement du rôle des artisans exploitant les minibus
- Création d'une Autorité Organisatrice et d'un Fonds de Financement des Transports
- Achèvement de l'investissement métro et mise en place d'un tramway

Privatisation, des solutions contrastées

On observe donc des réponses contrastées par rapport à la solution de privatisation de l'activité. La plus grande prudence s'exprime toujours à Tunis par rapport à la privatisation : les opérateurs privés ne représentent qu'un peu plus de 1% des déplacements mais il faut ajouter la part croissante des taxis dans les déplacements quotidiens des tunisois (10%). A l'instigation de la Banque mondiale, une procédure pour une nouvelle concession de lignes à des opérateurs privés d'autobus a été lancée en 2002 mais n'a pas encore abouti. Quoi qu'il en soit, il semble y avoir un consensus pour admettre que le développement de l'offre de transport collectif ne pourra plus se faire sans la mobilisation du secteur privé. Ce sera notamment un enjeu essentiel pour le financement du projet de Réseau Ferroviaire Régional.

A l'autre extrême, l'appel au secteur privé semble la seule solution admise à Casablanca qui s'engagerait donc dans un schéma systématique de concession, qui demeure cependant soumis à l'hypothèse d'une tutelle suffisamment forte et compétente. Le cas d'Alger semble alors intermédiaire, mais la décantation du rôle possible du secteur privé dans des entreprises et non plus dans de l'activité artisanale ne semble pas encore faite.

LES PROJETS MÉTRO OU SITE PROPRE COMME OUTIL POTENTIEL DE RESTRUCTURATION INSTITUTIONNELLE

On peut se demander si les innovations technologiques que représentent les métros (terme générique) dont les projets ont fleuri dans les trois villes avec un succès divers, ne sont pas un outil puissant de restructuration institutionnelle de l'ensemble du système de transport collectif, bien qu'à Tunis, seule ville disposant d'un métro, le schéma institutionnel conserve un environnement très classique.

Le projet de Métro à Casablanca a occupé la scène des réformes du système des transports de la ville durant les années 90, avec des études détaillées sur la période 2000 - 2002, sans résultat devant la contradiction majeure non résolue du financement de tels projets. Les Autorités marocaines n'ont pas voulu s'engager sur ce type de projet mais ont laissé les initiatives étrangères se mobiliser. Il en a résulté un retard dans la gestion du dossier des autres modes qui constituent pourtant la composante unique jusqu'alors. Nul doute que le projet de métro aurait dû entraîner une réforme institutionnelle du secteur, mais on n'en était pas encore à ce stade.

En revanche on peut risquer l'interprétation selon laquelle cette phase apparemment stérile a permis de mûrir peu à peu le déclin des entreprises d'autobus pour les remplacer par une nouvelle entité, projet ambitieux mais moins coûteux qui agirait comme une sorte de substitut au projet de métro. Il est d'ailleurs possible que ce dernier réapparaisse lorsque le paysage institutionnel aura été remodelé.

La réalisation du métro léger de Tunis n'a pas entraîné de réforme institutionnelle majeure, si ce n'est l'apparition de la nouvelle entreprise Smlt. Le projet de RFR se situe à une autre échelle que le métro puisqu'il couvre la Région urbaine de Tunis, doit assumer des trafics plus importants et devrait coûter en investissement six fois plus que le métro. L'ampleur de ce projet a toutes les chances de conduire à la réforme de l'organisation institutionnelle du secteur. La question est déjà posée de la désignation du futur exploitant des lignes ferroviaires régionales et d'une intégration possible avec la STT qui vient d'être créée. Mais on voit bien que ce type de projet conduit à une maîtrise renforcée de l'Etat alors que des ouvertures timides étaient esquissées pour une implication plus forte des collectivités locales. Il y a là une interrogation majeure sur le plan institutionnel.

L'achèvement, encore hypothétique, du Métro d'Alger devrait conduire lui aussi à une réforme institutionnelle des transports de la capitale algérienne, dans la mesure où l'implication souhaitée du secteur privé ne pourra se faire que dans un cadre d'organisation du secteur qui garantisse des niveaux de clientèle suffisants et évite donc une concurrence préjudiciable à la bonne utilisation d'un tel investissement. La même remarque peut s'appliquer au projet de tramway, qui n'aurait cependant pas le même poids : le nouvel équilibre institutionnel est encore à construire, mais le poids de l'Etat risque de demeurer prépondérant.

CONCLUSION : ACQUIS ET QUESTIONS SANS RÉPONSES

Il est sans doute prématuré d'avancer des conclusions collectives puisque la discussion sur les résultats et leur interprétation n'a pas encore eu lieu. Ce sera chose faite pour le colloque de mai. Néanmoins, quelques éléments de conclusion peuvent être avancés.

Le contraste des modèles observés à Casablanca et Tunis ressort clairement de notre examen.

Face à la crise du secteur institutionnel à Casablanca, le transport artisanal à base de taxis collectifs, mais aussi de charrettes et de calèches, a pu se développer fortement au point de devenir la première composante du système. Il n'en est rien à Tunis où le système institutionnel, essentiellement public de surcroît, bénéficie d'un monopole de droit et de fait. Ce modèle est cependant lui aussi peu à peu contesté par la voiture, les taxis individuels, voire par certaines pratiques clandestines qui émergent.

Les difficultés observées d'évolution des systèmes de transport collectif sont multiples, elles renvoient à la fois à des difficultés d'évolution institutionnelle (contexte incertain de la décentralisation, hésitation devant les projets d'Autorité Organisatrice de transport), au positionnement des TC menacé par le développement de l'usage de l'automobile, et aux contraintes financières déterminantes s'exprimant de façon différenciée puisqu'elles touchent surtout Casablanca alors qu'à Tunis les pouvoirs publics affectent des financements importants aux transports collectifs.

Si l'on se situe dans une perspective dynamique de long terme la question qui peut se poser est de savoir si la crise casablancaise n'est pas nécessaire pour faire émerger un nouveau système plus adapté au nouveau contexte urbain en gestation. De façon paradoxale on pourrait alors trouver un avantage à la situation qui prévaut à Casablanca si elle

oblige les responsables à vraiment innover dans un nouveau schéma d'organisation des transports et de la mobilité dans l'agglomération, voire à une échelle métropolitaine élargie. La condition pour le succès d'une telle perspective nous semble cependant passer par le développement d'une capacité d'expertise qui n'a pas encore eu l'occasion de se développer. ■

1. Le retard pris au démarrage du programme, lié notamment aux difficultés d'utilisation des crédits à l'étranger, a empêché une rencontre finale entre tous les partenaires pour s'entendre sur une terminologie commune et engager une discussion collective sur les résultats. Cette rencontre aura lieu juste avant le colloque final PRUD prévu au mois de mai, elle permettra d'apporter des éléments nouveaux et plus consensuels sur l'interprétation des résultats.
2. Et dans le même temps, à la date d'aujourd'hui (février 2004), une procédure de reprise est lancée par appel d'offres.
3. Direction des transports de la Wilaya d'Alger
4. A. Mouffakir, L'intervention du secteur privé dans le transport collectif à Casablanca, mémoire de DEA, Université Paris 7, 1996, 62 p.
5. sachant que le nombre total de taxis compteur pour l'ensemble de la Tunisie est de 21 447
6. Un mémoire de DEA en urbanisme préparé sous la direction de Ch. Chanson-Jabeur, a été réalisé par M. Dhibi, Le transport informel comme régulateur de l'offre de transport dans le grand Tunis, soutenu à l'ENAU de Tunis (2000, 95 p. + annexes), traite de cette question.

SUMMARY

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.