

JEUDI 7 JUILLET 2011

CONFÉRENCE THÉMATIQUE : TRANSPORT ET MOBILITÉS – INFRASTRUCTURES URBAINES

Coprésidence de séance : **Hubert JULIEN-LAFERRIÈRE**, *vice-président du Grand-Lyon, en charge de la coopération décentralisée et de la solidarité internationale*

Dans un contexte de montée en puissance des collectivités territoriales dans leurs compétences au nord, comme au sud, les collectivités apportent une valeur ajoutée dans l'appui à la maîtrise d'ouvrage dans l'ensemble des services urbains.

Pour faire face à un contexte d'urbanisation à grande vitesse, les questions liées aux transports, à la mobilité, à l'accessibilité aux centres-villes sont au cœur de la coopération.

Aujourd'hui, avec l'appui des agences d'urbanisme, les collectivités territoriales ont besoin de coopérer au-delà de la gestion urbaine au quotidien, pour travailler sur la planification. À Bamako par exemple, face à l'augmentation de 160 000 habitants par an, les collectivités doivent travailler avec des acteurs multiples.

La mobilité est au service des politiques publiques générales. Pour donner du sens à la coopération décentralisée, il est important de traiter en priorité les enjeux de l'accessibilité aux centres urbains des populations les plus modestes des quartiers périphériques.

Les transports sont un moyen d'accéder à l'emploi, ils revêtent des enjeux sociaux évidents.

Coprésident de séance : **Clarence ANTHONY**, *secrétaire général de CGLU par intérim, ancien maire de South Bay, FL, États-Unis, ancien président du « National League of Cities »*

Bien que la question des mobilités soit un problème local, face aux enjeux du changement climatique, de l'énergie mondiale, de la réduction des risques, il est important de la traiter aussi au niveau global.

Par ailleurs, le développement économique, la participation des citoyens, la promotion de l'égalité, la création d'emploi, le renouvellement de la ville sont strictement liés à la mobilité.

La commission pour la mobilité urbaine de CGLU traite des problématiques de la planification urbaine, pour développer le savoir et promouvoir des solutions. Toutes les localités doivent travailler ensemble et apporter des solutions techniques communes.

Il est important de penser comment faire changer les choses en termes de mobilité urbaine, de répondre à la notion de qualité de vie des citoyens. On doit construire sur l'idée de la ville de proximité et encourager les espaces publics qui permettent des activités dans les quartiers.

Enfin, la mobilisation urbaine nécessite des changements de comportements et la mise en place de nouveaux modes de transports.

Alexis JOVIGNAUX, *délégué général de la CODATU*

La CODATU est une association de loi 1901, créée en 1980 à Dakar. Elle a pour mission la coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains dans le monde.

L'association agit depuis plus de trente ans pour la création d'un espace qui rassemble les compétences des transports urbains en direction des pays en développement.

C'est un espace multiacteurs qui rassemble des ministères, des collectivités territoriales, des bailleurs de fonds, des entreprises, des universitaires, un espace de dialogue et d'échange qui propose la création de conférences et de séminaires, qui accompagne des projets et coordonne des publications. Parmi les publications, la CODATU été maître d'œuvre du *Guide de l'action internationale des collectivités en matière de déplacement urbain*, projet mené par l'AFD, en partenariat avec le MAEE et le ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDLT), et rédigé par l'Agence Coop-dec conseil.

Ce document est un guide méthodologique de cadrage pour la coopération décentralisée, à destination des pays en développement qui cherchent des compétences en matière de transports urbains. Il propose six retours d'expériences (le SYTRAL et Lomé, l'Île-de-France et Hanoi, le Grand-Lyon et Rabat, Montpellier et Brasilia, Nantes et Agadir, le MEDDLT et le ministère des Transports d'Israël) et des outils techniques (rédaction de conventions, acteurs à impliquer, mise en œuvre de coopérations).

Michel DESBIOLLES, *directeur infrastructures et transports, Safège, Groupe GDF SUEZ*

Concernant les infrastructures urbaines, et les nouveaux modes de transport, quatre notions sont importantes : la mobilité doit être vue dans sa globalité, les transports sont des services dédiés à la mobilité, il faut satisfaire les besoins de mobilité et de ville durable, et réaliser des projets sur mesure, adaptés à chaque territoire.

Parmi les grands objectifs, on peut noter la réduction de la congestion, la promotion de la marche et du vélo, l'optimisation du recours à l'automobile (péages urbains, parcs relais), l'utilisation des transports intelligents. L'initiative « Les marchés publics verts » de l'UE est intéressante, elle permet à un ensemble d'agglomérations de lancer un appel d'offres pour acheter des équipements de transport collectivement pour une réduction des coûts.

En France, le bus à haut niveau de service (BHNS) s'est développé à partir de 2000, c'est un transport en commun en site propre, qui se rapproche du tramway et qui utilise les nouvelles technologies (guidage au sol, temps d'attente estimé, etc.). Lors du dernier appel à projet du Gouvernement, quarante-cinq projets étaient dédiés à des BHNS sur les soixante-dix-huit projets déposés.

Par ailleurs, le coût de construction est sans commune mesure avec le métro (6 à 10 millions d'euros le km contre 20 millions pour le métro), et le temps des travaux est deux fois moindre. Les institutions multilatérales appuient aujourd'hui ces nouvelles alternatives de transport, et les projets urbains doivent impliquer les collectivités (réalisation des SCOT, PLU, planification des transports, etc.), notamment autour de la formation, des transferts de savoir-faire, de renforcement de capacités en maîtrise d'ouvrage, ou d'assistance technique.

Marcel BELLIOT, *délégué général de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)*

Les Agences d'urbanisme sont des associations qui rassemblent tous les acteurs institutionnels d'un territoire, les villes, les communautés d'agglomération, les départements, les régions. C'est un tour de table politique qui finance et commande l'Agence.

C'est un outil technique qui s'appuie sur des échelles différentes et sur des partenariats et qui peut être mobilisé à l'international.

Ces capacités à mélanger les techniques, à réfléchir les transports et le développement urbain, l'urbanisation et le développement des infrastructures forment le cœur d'activité des Agences.

Avec l'appui de l'AFD et de la FNAU, la publication du *Guide sur l'intérêt de la mutualisation des acteurs du territoire dans les coopérations décentralisées* (octobre 2010) a pour objet de convaincre les collectivités de la pertinence des collaborations avec les Agences, comme c'est le cas à Lyon avec Addis-Abeba pour l'étude d'un BHNS, et avec Hô Chi Minh-Ville pour la création d'un *Bus Rapid Transit*.

Pascal LULLIE, *chef de projet coopération décentralisée au Grand-Lyon*

Dans la coopération qui lie le Grand-Lyon à Rabat, le thème des transports est apparu dans la convention 2006-2008, et le Programme PAD Maroc (Aide à la décentralisation) a apporté des moyens financiers plus conséquents.

Dans cette coopération, le Grand-Lyon s'appuie sur un partenariat multiacteurs avec l'Agence d'urbanisme de Rabat, le ministère de l'Intérieur et la Wilaya. Nous proposons des formations à Lyon et des séminaires à Rabat afin de renforcer la cellule transport qui se crée à Rabat. Fin 2008, la convention proposait de nouveaux partenariats, notamment avec l'ADEME (démarche environnementale), l'AFD (tramway), puis en 2010 avec la Société de transport de Rabat-Salé (STRS), puis le SYTRAL, le CERTU, et des bureaux d'études.

Cette approche multiacteurs revêt trois principaux points forts : le lien urbanisme/transport, l'unité de l'exploitation des transports, et le travail en partenariat avec tous les acteurs locaux de part et d'autre de la Méditerranée.

Jean-Marc RANAILLAC, *président du directoire de RATP Développement*

RATP Développement est une filiale présente dans douze pays, créée il y a moins de dix ans. Elle emploie 7 500 personnes, pour un chiffre d'affaires de 600 millions d'euros.

Le « Gotrain » en Afrique du Sud est un projet économique et social de transport, il vise à désaturer la liaison entre Pretoria et Johannesburg, favoriser la mixité sociale (train moderne, rapide, tarification basse), et mettre en valeur les capacités de maîtrise d'ouvrage de l'Afrique du Sud (mise en place d'un partenariat public-privé). RATP Développement s'appuie sur un partenariat avec une société locale *Special Project Management*, créée dans le cadre du *Black Empowerment Project* (projet du gouvernement visant à renforcer la place dans l'économie de la population noire). Elle sera majoritaire dans la société d'exploitation dans cinq ans, l'objectif étant un transfert de compétences vers un groupe issu de la communauté défavorisée.

RATP Développement s'appuie sur des partenariats multiacteurs, en associant les collectivités territoriales, les opérateurs privés et en proposant des transferts de compétences aux opérateurs locaux. Notre expertise en termes d'exploitation de transport public s'articule bien avec les

politiques de coopération décentralisée, qui apportent leur expertise sur le développement social et économique.

Xavier HOANG, *Agence française de développement*

Bien qu'il n'y ait pas d'opposition sur les concepts, la question des mobilités reste souvent très complexe, et ce pour différentes raisons. C'est un secteur multifonctionnel (transports de marchandises et de personnes), multimodal (voiture, transport en commun), multispatial (centres historiques, périphéries résidentielles ou défavorisées, quartiers en devenir), et enfin multitemporel (besoins présents/demande future, périodes creuses/périodes pleines).

L'AFD cherche à financer des investissements lourds, mais elle travaille aussi avec les collectivités, les agences d'urbanisme, la CODATU sur les liens mobilité/politique sociale, notamment à Rabat avec le Grand Lyon, à Brasilia avec Montpellier.

Dernièrement, l'AFD s'est penchée sur des approches plus transversales, comme le programme transport urbain durable en Méditerranée pour diffuser les bonnes pratiques d'une ville à l'autre. Ce programme proposera des formations des décideurs et techniciens du transport urbain à la gouvernance et à la planification.

TROIS IDÉES CLEFS

- La ville n'a de sens que si elle s'intègre dans de nouveaux quartiers, qu'elle améliore la mobilité, et qu'elle développe de nouveaux espaces ; c'est pourquoi la mobilité urbaine doit être pensée comme une politique sociale.
- Il est important de laisser les choix techniques à la collectivité partenaire, en proposant un appui maîtrise d'ouvrage.
- La mobilité est un secteur où il n'y a pas de copier-coller possible, bien que les fondamentaux soient les mêmes, chaque ville doit trouver sa solution, adaptée à sa problématique, à sa population et à ses moyens.