

Slide 1 (Note Page)

1. Avant de nous pencher sur la question proprement dite des transports urbains, rappelons que la région MENA a connu ces dernières années de remarquables succès. C'est une zone qui réussit.
2. Dans l'ensemble, les pays de la région Afrique du Nord et le Moyen-Orient ont en grande partie atteint, au cours des années 1990, une nécessaire stabilité macroéconomique, condition indispensable d'un développement économique et social durable. Ce résultat globalement très positif, ne fait bien sûr pas oublier les guerres et crises politiques majeures dont, malheureusement, sont fait, ou sont encore, l'objet certains pays ou certains territoires de la région.
3. De plus, notamment depuis le début du nouveau millénaire, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient a connu globalement un taux de croissance moyen de 6% par an. Il s'agit des meilleurs résultats depuis les années 1970. Ces bons résultats macroéconomiques, en nette amélioration par rapport aux années 1990, devraient se poursuivre. A ce titre, la jeunesse de la population et le dynamisme démographique de la région constituent pour elle d'importants atouts. Il convient néanmoins de noter que ces taux de croissance sont essentiellement liés, d'une part à la consommation intérieure des pays et, d'autre part, à la croissance de la demande mondiale en pétrole; d'importante disparités existent ainsi parmi les pays de la zone.

4. Enfin, et ce résultat n'est pas le moindre, le Région MENA est en bonne voie pour atteindre d'ici 2015, l'objectif de réduction de la pauvreté fixe dans le cadre des Objectifs de Développement du Millénaire (MDG, selon l'acronyme anglais). Il s'agit que la portion de la population vivant dans un état d'extrême pauvreté, avec au plus 1 dollar par jour, n'excède pas 1.1% de la population. Les efforts à faire restent importants, mais les tendances positives sont amorcées.
5. Dans ce cadre, passons au corps de ma présentation.

Slide 2 (Note Page)

1. Les deux photos présentées ici montrent ainsi deux aspects radicalement différents d'Alger, soulignant l'ambivalence entre nécessaire compétitivité mais aussi nécessaire maintien de la qualité de vie. Ceci est particulièrement vrai pour les villes du pourtour méditerranéen qui, du fait de leur richesse culturelle, constituent aussi des pôles touristiques.
2. Au-delà des querelles urbain / rural, les villes sont souvent vues comme les moteurs de la croissance des économies nationales. UN Habitat estime ainsi que les villes représentent jusqu'à 55% du Produit National Brut dans les pays à faibles revenus et jusqu'à 73% dans les pays intermédiaires. Par exemple, une ville comme Bangkok, qui abrite à peine 10% de la population totale thaïlandaise, produit 40% de la richesse du pays.
3. En tant que demande dérivée, la « fonction transport » des villes se doit donc de répondre aux autres fonctions des villes, qu'elles soient économiques, sociales ou humaines. Il y a danger lorsque cette fonction transport constitue un facteur limitant au fonctionnement de la ville, soit parce que la qualité du service n'est plus en rapport avec les autres fonctions urbaines, soit parce qu'elle coûte trop chère à la collectivité ou aux particuliers, soit enfin parce que trop en sont exclus.

4. Au total, cette problématique risque pourtant de sonner comme une déclaration de bonne intention si l'on ne l'accompagne pas du « comment ». C'est précisément ce que cette présentation propose d'aborder, à travers la stratégie de la Banque en la matière, accompagnée d'exemples concrets de réalisation.

Slide 5 (Note Page)

1. De par le monde, le transport urbain s'inscrit dans un double mouvement d'urbanisation et de motorisation croissants.
2. Aujourd'hui près de la moitié de la population mondiale vit en ville. Pour l'avenir, les estimations tablent sur un taux de croissance annuel des villes mondiales de 1.8%, à comparer au taux de croissance estimé de la population totale de 1% par an. C'est dire que la population urbaine devrait passer de 3.2 milliards en 2005 à 4.9 milliards en 2030; 60% du monde vivra alors en ville.
3. Dans les pays de la région MENA, 60% de la population est déjà urbaine, probablement pour des raisons géographiques et historiques. Si la zone ne comporte que deux mégalofoles (Le Caire, Téhéran), une vingtaine d'agglomérations urbaines abrite entre 1 et 6 millions d'habitants. C'est également dire que la question des transports urbains dans la région MENA concerne en grande partie les villes de taille « moyenne ».
4. **[clic]** De plus, la taille croissante des mégalofoles et des villes se conjugue à une augmentation simultanée de la motorisation. Le graphique ci-contre montre en effet la corrélation très étroite entre le niveau de revenu de la population, qui ira croissant avec le niveau de développement, et la possession de véhicule motorisés. Les taux de

motorisation varient donc considérablement d'un pays à l'autre, mais encore d'une ville à l'autre. Par exemple, sur les pays de la région MENA, les taux de motorisation s'échelonnent de 350 véhicules pour 1000 habitants à Beyrouth à près de 70 pour Alger, Le Caire ou Tunis. Ces chiffres sont à comparer à ceux de villes comme Marseille ou Milan, autour de 400 voitures pour 1000 habitants.

Slide 7 (Note Page)

1. Donnons un éclairage particulier sur le transport public. Outre la lutte pour l'espace viaire, illustrée sur les photos précédentes, qu'est-ce qui le caractérise généralement?
2. **[clic]** La chasse au client: dans un contexte où l'activité du transport n'est pas régulée, la compétition est totale, parfois sauvage entre les opérateurs officiels, informel, les taxis, mototaxis, etc. Bien sur, ce système comporte un certain nombre d'avantages, et non des moindres; généralement, ce type de non-régulation – régulation du trafic par la congestion – ne nécessite aucune implication, en particulier financière, des autorités publiques. Cette réponse par le marché est par ailleurs très réactive. Il est pourtant faux de penser ici que laisser agir seule « la main invisible du marché » est une bonne chose: dans ces conditions, seules sont exploitées les trajets les plus rentables, au prix fort et généralement dans des conditions de sûreté et de sécurité déplorables. Sans parler de l'accès à ce type de service des catégories les plus sensibles: femmes, enfants, malades ou handicapés.
3. **[clic]** L'infrastructure, les équipements et les services sont dans bien des cas médiocres. Défaut d'entretien du matériel roulant, faute de ressources suffisantes et/ou des compétences techniques nécessaires. Voiries dégradées entraînant soit, dans le meilleur des cas, une augmentation des coûts d'exploitation du service, soit sa suppression

pure et simple.

4. **[clic]** Banqueroute des opérateurs, asphyxiés par la congestion, les obligations de service public, les contraintes tarifaires « venues d'en haut », et la concurrence, parfois déloyale des autres modes de transport.
5. Bien sur, j'espère que personne parmi vous ne s'est reconnu dans un tableau aussi sombre. Il s'agit toutefois de traits dominants qui doivent, s'ils apparaissent, attirer l'attention sur la nécessité de profondes réformes du secteur.

Slide 8 (Note Page)

1. Sécurité et pollution atmosphérique sont deux corollaires directs de l'augmentation du trafic automobile.
2. **[clic]** Nous parlons ici de la pollution atmosphérique locale: sulfures, oxydes d'azote et autres particules. Bien sur, le transport n'est pas la seule source de pollution atmosphérique; mais les émissions liées aux véhicules tendent à augmenter de façon spectaculaire avec le trafic automobile lorsque rien n'est fait; le problème est aggravé par l'âge des voitures et la qualité des essences. On estime aujourd'hui que 800 000 personnes meurent prématurément, chaque année, de dysfonctionnements respiratoires ou autres liés à la pollution en ville.
3. **[clic]** Tous les ans, près de 500 000 personnes sont tuées dans des accidents de la route en ville, dans les pays en voie de développement; le nombre de blessés dans de tels accidents est estimé à 15 millions. Rapportés à l'ensemble des transports routiers – 1.2 millions de morts et 50 millions de blessés –, on constate que les urbains payent un lourd tribut aux accidents de la route. Plus de la moitié d'entre eux sont des piétons et des cyclistes.

4. **[clic]** Dans les deux cas, et c'est sur ce point que je voudrais insister, ce sont les franges les plus pauvres des populations qui sont les premières touchées. Voilà pourquoi il importe tout particulièrement que les politiques et stratégies de transport urbain qui sont mises en œuvre pour remédier à ces fléaux accordent une attention spéciale aux modes non motorisés, utilisés préférentiellement, mais faute d'alternative, par les pauvres.

1. Policies will need to focus on phasing out highly polluting vehicles, improving public transport, and more intensive monitoring of air quality

- ▶ Road crashes kill an estimated 1.2 million people and injure up to 50 million people annually, disproportionately affecting the poor.
- ▶ More than half of road deaths in urban areas in developing cities are pedestrians and cyclists

Slide 10 (Note Page)

1. Dimension essentielle de la question des transports urbains et de l'accessibilité: le cout du transport, le prix de l'accessibilité et les choix de localisation.
2. Le transport public doit résoudre cette contrainte majeure, que d'être a la fois accessible aux plus pauvres – d'où des tarifs nécessairement faibles – et en même temps financièrement équilibré en assurant un service de qualité – ce qui imposerait des tarifs plus élevés. Pour résoudre cette contrainte, la plupart des autorités publiques recourent a des systèmes de subvention. Malheureusement, dans nombre de cas, ces subventions obèrent les finances municipales et/ou finissent par se tarir (allocation différente des ressources). En outre, rares sont les cas ou ces subventions sont suffisamment ciblées pour réellement profiter aux pauvres.
3. **[clic]** A Bombay, près de 50% des déplacements se font a pied. De fait, la marche à pied reste le mode de transport dominant des plus pauvres dans la plupart des pays en voie de développement. A volume à peu près égal de déplacements, les non-pauvres utilisent 2 à 3 fois plus les véhicules à moteur que les ménages les plus modestes. C'est ainsi que, par exemple, sur la ville de Mexico,

20% des gens passent plus de 3 heures par jour dans leurs déplacements domicile-travail, et 10% plus de 5 heures.

4. **[clic]** Enfin, comme le montre ce graphique, les 20% des gens les plus pauvres dépensent une part fortement disproportionnée de leur revenus pour les transports publics. Cette part peut aller jusqu'à près de 60% dans des villes comme Rio ou Bogota, et est de d'ordre de 20% pour Bombay.

Slide 14 (Note Page)

1. La stratégie que nous proposons – Politiques, Institutionnel, Investissement – sert trois objectifs fondamentaux.
2. **[clic]** Tout d'abord, chercher à développer le transport public et les modes non motorisés, en complément de la voiture particulière, afin de rechercher une mobilité durable, équitable et dont tous puissent bénéficier. Soyons clairs: il ne s'agit pas de vouloir interdire la voiture particulière – ce serait du reste une bataille perdue d'avance – il s'agit au contraire de ménager des espaces et d'y développer un transport public de qualité, à la portée financière des franges les plus modestes de la population.
3. **[clic]** En deuxième lieu, nous souhaitons encourager la participation du secteur privé dans le cadre de partenariats publics-privés. Sans excès de dogmatisme sur les vertus du secteur privé, et, à l'opposé, bien que nombre de grandes villes de pays dit développés fonctionnent avec des opérateurs de transport publics (cas de Paris, par exemple) avec une certaine fortune, l'expérience mondiale montre toutefois, avec un certain recul maintenant, que l'introduction d'une dose de compétition améliore l'efficacité du service. La plus grande partie de la question réside justement dans

ce « dosage », et les manières de le mener à bien.

4. **[clic]** Enfin, nous appelons à rester prudents en termes économiques et financier dans l'évaluation des projets. Conscients de la visibilité qu'ont les projets de transports urbain pour les responsables politiques, nous invitons à ce que les projets s'inscrivent dans un cadre logique et cohérent – définition des besoins puis solution, pas le contraire – au cout le moindre pour satisfaire les besoins identifiés. Il y va de la pérennité des finances locales et/ou de l'accès des plus pauvres au système de transport.

Slide 18 (Note Page)

1. Bien sur, la banque intervient également a travers le financement de projets d'investissement.
2. **[clic]** pour des investissements routiers ciblés, notamment lorsqu'ils contribuent a l'amélioration des conditions de fonctionnement ou de la qualité de service du transport public.
3. **[clic]** pour la mise à niveau de transports publics de surface. Dans certains cas (Inde), la banque a contribue au financement de matériel roulant ferroviaire.
4. **[clic]** pour la mise en œuvre de systèmes intégrés a grande capacité. Il s'agit aussi bien de Bus à Haut Niveau de Service (Mexico) que de LRT ou de ferroviaire lourd (cas de Sao Paulo).
Je souhaite ici préciser que la Banque n'a pas de doctrine en faveur d'un mode plutôt qu'un autre. Seule une analyse des réponses possibles par les différents systèmes, en regard des besoins identifiés, permet d'analyser complètement la question.
5. **[clic]** la réalisation d'investissements pour les modes de transport doux fait naturellement partie des éléments de solution que nous encourageons. Venant soit en complément d'un projet plus global

soit pour eux-mêmes, il peut s'agir de trottoirs, de pistes cyclables ou de zones de transfert intermodales.

6. **[clic]** je termine cette liste en mentionnant bien entendu les investissements améliorant la sécurité routière. Ici encore, ils sont réalisés soit dans le cadre de projets plus globaux, soit pour eux-mêmes.

Slide 16 (Note Page)

1. Sur l'ensemble des thématiques suivantes, la Banque vise au développement de compétences clefs.
2. Le premier des composants sur lesquels nous constatons généralement un déficit de compétence concerne la gestion du trafic. Par rapport au secteur des infrastructures, il s'agit pourtant d'un domaine où, à investissements sans commune mesure, les effets peuvent être pour autant spectaculaires. Une gestion du trafic efficace est en outre d'autant plus intéressante à mettre en œuvre que, dans la plupart des cas, aussi bien les automobilistes que les transports publics sont gagnants.
3. **[clic]** Faire respecter les dispositions du code de la route, notamment quand il s'agit de la protection de voies réservées pour bus, mais également au niveau de la prise en compte des droits spécifiques des piétons et des deux-roues représente un enjeu tout particulier. Ici encore, des actions de formation des forces de l'ordre à la gestion sur le terrain du trafic peuvent être réalisées.
4. **[clic]** La planification des transports et la régulation environnementale doivent pleinement s'inscrire en cohérence avec les décisions d'investissement. Ici encore, les compétences sont

souvent a développer, a travers les différents corps de décideurs publics.

5. **[clic]** La superposition entre les échelons administratifs conjuguée au recoupement géographique des entités administratives est souvent une des causes premières du manque de développement de politiques de transport urbain ayant une vision d'ensemble suffisamment large. La reforme institutionnelle peut consister ici créer une structure de coordination, dotée d'un réel pouvoir décisionnaire et de moyens financiers correspondant. Ici encore, l'expérience montre que ce type de reforme est long, et parfois douloureux a mettre en œuvre, du fait des jeux de pouvoir qu'il modifie.

Slide 23 (Note Page)

1. Quels que soient les politiques retenues, les modes de transport préférés, les montages institutionnels et financiers des projets, la mise en œuvre de solutions efficaces et durables exigent un certain nombre de qualités.
2. La première d'entre elles est de savoir éviter de recourir aux solutions toutes prêtes, qui peuvent être séduisantes ou porteuses politiquement, mais ne finalement pas atteindre les objectifs réels de réduction de la pauvreté, de développement et de compétitivité des villes. En d'autres termes, concentrez-vous sur vos besoins, gardez un œil sur le porte-monnaie et prenez du recul par rapport aux sirènes des vendeurs de technologie.
3. **[clic]** Ces solutions exigent en effet et au contraire d'engager une démarche forte de planification, permettant de comparer les différentes solutions, et permettant de mettre en cohérence les politiques et les décisions d'investissement.
4. **[clic]** S'agissant de services publics, l'implication des citoyens et leur appropriation des principes et solutions étudiés ou proposés est naturellement une composante indispensable du succès de ces

solutions.

5. **[clic]** Corollaire du point précédent, la mise en place d'une démarche construite et progressive en matière de transport urbain est un processus de long terme. Persévérance est donc nécessaire. Changer les modes de fonctionnement, bouleverser les habitudes et les façons de faire prend du temps. Pour autant, cela ne signifie pas que rien de concret, de « visible » allais-je dire, ne puisse être engagé entre temps. Prenons l'exemple de la gestion du trafic.
6. **[clic]** Enfin, l'ensemble du processus requiert une forte volonté politique. Le territoire urbain concentre une telle quantité d'enjeux et de parties prenantes que talent de négociation, mais aussi, lorsque nécessaire, pugnacité sont indispensables pour faire avancer les choses. Notre expérience sur l'ensemble des continents nous a notamment montré que la présence d'un « champion », personnalité politique de premier plan, était déterminante pour aller de l'avant.

Slide 25 (Note Page)

1. Nous pouvons donc attendre beaucoup de choses de ces deux jours.
2. **[clic]** Tout d'abord, nous profiterons de cette vaste et riche assemblée pour échanger nos expériences, bonnes ou moins bonnes, et pour apprendre. Il est essentiel que le transport urbain puisse se développer davantage en Afrique du Nord et au Moyen Orient, de façon mieux organisée, tandis que de nouvelles approches et méthodes prouvent leur efficacité dans d'autres parties du monde.
3. **[clic]** Ensuite, ce séminaire doit être une occasion toute particulière de renforcer la coopération au sein du bassin méditerranéen. Outre la dichotomie parfois utilisée de coopération « Nord – Sud » et « Sud – Sud », je voudrais ajouter la dimension de la coopération décentralisée, dont le rôle peut revêtir une importance particulière en matière d'appui et d'échanges de meilleures pratiques. Même si la Banque intervient essentiellement aujourd'hui au niveau des Etats souverains, elle peut jouer dans ce cadre un rôle de catalyseur.

4. **[clic]** De plus, je l'ai souligné au cours de mon exposé, il nous est nécessaire de créer, ou d'affermir, une prise de conscience politique de haut niveau. Où cette volonté politique existe déjà, il nous appartient de la maintenir, de l'affermir et de la faire croître. Ce séminaire fournit non seulement l'occasion d'échanger avec vos collègues des autres pays, mais offre également la chance de rencontrer vos compatriotes d'autres ministères, agences, et institutions nationales. Cette conférence représente ainsi une occasion privilégiée pour échanger les points de vue, d'une façon ouverte, et ainsi renforcer la coopération interinstitutionnelle dont nous savons tous combien elle est importante en matière de transport urbain.

5. **[clic]** Enfin, et plus personnellement, je vous invite tous à vous engager avec passion sur ce sujet difficile, nous l'avons vu, mais d'autant plus exaltant, des transports urbains. Je formule le vœu pour que, au moment où chacun rentrera chez soi, dans sa ville, avec ses spécificités et ses difficultés propres, chacun conserve et fasse partager cette passion à faire avancer les choses.