

X Godard, Président du Comité Scientifique,
24/01/08

Conclusions du séminaire sur les déplacements urbains en Méditerranée Skhirat le 23 janvier 2008

Rôle du milieu scientifique

Nous sommes ici au titre du Comité scientifique accompagnant l'organisation du séminaire et participant à l'élaboration du guide de recommandations. Les débats en atelier qui ont été très riches, tendent à confirmer la justesse de la rédaction du guide mais il reste quelques ajustements à faire selon une procédure qui sera définie par les organisateurs. Le rôle du CS n'est pas facile, tant les relations sont classiquement tumultueuses entre décideurs et scientifiques (qu'ils soient chercheurs ou consultants, conseillers techniques), c'est normal mais il faut apprendre à travailler ensemble avec chacun son rôle : les scientifiques n'ont pas à décider...

La démarche scientifique est faite de débat contradictoire et le consensus n'existe pas nécessairement. Mais le débat est fondé sur de la rigueur: argumentation, appui de celle-ci par des observations, ce qui implique donc la nécessité de données d'observation. La connaissance progresse ainsi. Mais nous avons déjà relevé les difficultés multiples liées aux données existantes sur les déplacements urbains en Méditerranée, insuffisantes, peu accessibles lorsqu'elles existent... Cela évoque le parcours du combattant que chacun connaît, qu'il soit chercheur, consultant, ou chargé d'études dans un service.

Articulations temporelles et spatiales

Pour en venir aux enseignements des ateliers, on a constaté certains recouvrements thématiques de ces ateliers, ce qui est normal mais indique l'importance des interfaces entre composantes d'une politique : par exemple les thèmes institutions et financement sont étroitement liés, de sorte que la résolution de l'un passe aussi par l'autre...

On relève une sorte de dichotomie entre action de court terme (qui prend acte de la place grandissante de l'automobile, du transport artisanal) et de long terme (les investissements lourds en transport collectif, qui font un peu rêver). Comment mieux articuler ces deux logiques et en rendre cohérentes les actions? Ceux qui sont dans le court terme ne peuvent développer la vision stratégique, il faut bien une séparation des rôles mais veiller à leur articulation. Le poids du rythme électoral (cf diagramme de mise en service des tramways en France) doit être bien intégré car il fait partie de la réalité de la démocratie.

Après l'articulation temporelle se trouve celle des échelles spatiales qui complique les schémas d'organisation institutionnelle : avec la métropolisation, on enregistre le recul des limites de l'urbain, que ce soit par de l'étalement urbain ou de l'intégration de villes périphériques dans l'influence de grandes agglomérations en mutation. Il y a de nouveaux enjeux auxquels toutes les agglomérations sont confrontées.

Consensus ou débat?

On s'est félicité du consensus au cours du séminaire, il y a accord large sur le guide, il n'y a pas eu de controverse... Mais il faut avoir conscience qu'on n'a eu que peu de temps pour le débat, en réalité (dans l'atelier financement pas du tout). Le consensus pourrait ainsi être trompeur. Il y a en fait des débats non clos. Par exemple une grande majorité d'acteurs se

réfère au dogme de la nécessaire subvention aux TC, ce serait une vérité mondiale... Et puis incidemment X Hoang (AFD) nous dit lors de la table ronde des bailleurs qu'à Curitiba le réseau de bus, jugé performant, fonctionne sans subvention publique, que les tarifs réduits à fin sociale (10% de la clientèle) sont couverts par de la péréquation. Donc l'image dominante est fautive dans l'énoncé d'une règle générale alors que l'on est dans la contingence : il faut se demander quels facteurs expliquent les situations de telle ou telle ville par rapport à ces subventions ou compensations financières.

Diversité et clefs du transfert d'expérience

Un autre point sensible concerne la diversité des contextes des villes dont nous parlons. On a entendu beaucoup d'expériences intéressantes, venant notamment de France (un peu trop?), de pays méditerranéens, d'Amérique Latine (Bogota avec le BRT...), mais la diversité est frappante et doit pouvoir être éclairée par une analyse des modes d'emploi possibles de ces villes : quel écart entre la problématique de Sousse (300 000 habitants) et celle du Grand Caire (16 millions)! Il faut accompagner l'exposé des cas dont la richesse doit pouvoir être partagée, avec un mode d'emploi des facteurs de transfert d'expérience: quels éléments contextuels sont-ils déterminants pour comprendre? Comment intégrer les spécificités ? En même temps le discours sur les spécificités atteint ses limites car il peut être extrêmement conservateur si l'on n'y prend pas garde.

Importance des réseaux scientifiques et professionnels

Le comité scientifique a été l'amorce de ce que pourrait être un renforcement des réseaux professionnels, qui paraît vraiment nécessaire, ne serait-ce que pour acquérir un langage commun. Les connaissances sur les expériences et leur analyse contradictoire passe par des lieux d'échanges à organiser à l'échelle internationale. La professionnalisation passe aussi par ces réseaux, à organiser à l'échelle de chaque pays, à l'échelle méditerranéenne, et en s'inscrivant dans les organisations à l'échelle mondiale.

C'est bien la conclusion ultime de ce séminaire, c'est la nécessité de renforcer ces réseaux professionnels qui s'amorcent mais sont si fragiles. Il faut s'inscrire dans la durée, la prochaine échéance sera la conférence que le Plan Bleu prévoit d'organiser en 2009 sur les liens entre mobilité développement urbain et environnement. Cette pérennisation des réseaux d'échanges dépend cependant des initiatives de chacun.