



Séminaire Régional
sur **les Déplacements
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc

La question de la mobilité urbaine en Méditerranée

X Godard, JC Ziv, CODATU

- **Diagnostic mobilité**
- **Le rôle des différents modes**
- **La question des institutions**
- **Les enjeux**



Une mobilité urbaine plutôt faible mais croissante

- Niveaux de mobilité
 - Taux de 0,6 à 0,8 :, Beyrouth, Alger
 - Taux de 0,9 à 1,1 : Le Caire, Casablanca, Istanbul
 - Taux de 1,2 ou plus : Tunis
- Tendances à la croissance de la mobilité
 - Hausse du niveau de vie
 - Etalement des villes, Changements d'échelles de la mobilité avec la métropolisation: allongement des distances

Une motorisation relativement faible mais en croissance forte

Nombre de véhicules pour 1000 habitants:

– **Taux faible : entre 70 et 100 :**

- Le Caire (68 en 1998),
- Alger (69 en 1990, 83 en 2004),

– **Taux intermédiaire, entre 100 et 200 :**

- Tunis (64 en 1994, mais 100 en 2002),
- Casablanca (110 en 2004),
- Istanbul (160 en 1997)

– **Taux élevé, supérieur à 300 : Beyrouth (350)**

Des initiatives de politique publique en faveur de
l'automobile: les programmes « voiture populaire »
en Tunisie ou au Maroc...



Prix des carburants très contrastés

- Des carburants parfois taxés, parfois subventionnés
- Mais une tendance structurelle à la hausse des prix du pétrole entraînant la hausse des coûts d'usage de l'automobile

<i>Prix de l'essence dans la zone MENA (Afrique du nord et moyen orient)</i>	
Prix moyens observés en novembre 2006, établit en cents de \$/litre. Source : GTZ	
Iran	9
Libye	13
Egypte	30
Yémen	30
Algérie	32
<i>Cours mondial</i>	<i>38 (soit 60,2 \$ le baril)</i>
<i>Prix de vente HT</i>	<i>53 (estimation)</i>
Syrie	60
Liban	74
Tunisie	83
Jordanie	86
Espagne	115
Grèce	116
Maroc	122
Palestine (Gaza)	129
France	148
Italie	156
Turquie	188

Séminaire Régional
sur **les Déplacements**
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

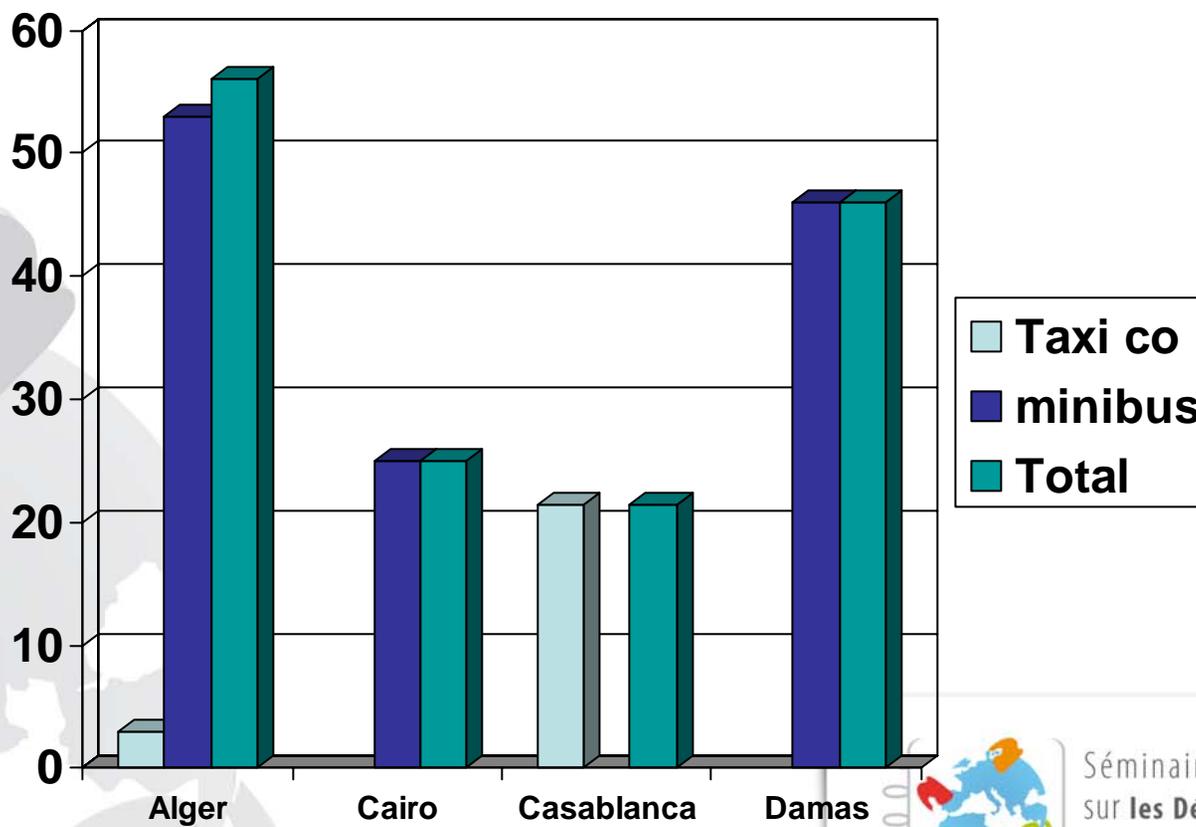
Place des transports collectifs menacée

- Place très importante de la **marche à pied** (plus de 50% à Alger ou Casablanca)
- Rôle des **TC** demeurant important
- Déclin des TC au profit de l'**automobile**
- Place intermédiaire des taxis individuels
- Maintien ou développement des **transports spécialisés** de ramassage des employés ou des élèves
- Les **deux roues** ont parfois un rôle d'**appoint**

Tableau Répartition modale

Ville	Alger 2004	Beyrouth 1994	Le Caire 2001	Casablanca 2004	Istanbul 2000	Tunis 2002	Teheran 2004
TC	65%	29%	68%	50%	71%	40%	58,5%
VP	29%	71%	21%	30%	29%	50%	34,5%
Taxi individuel	5%	-	8%	11%	-	10%	-
2 Roues	1%	-	3%	9%	-	-	7%
Total Mode individuel	35%	71%	32%	50%	29%	60%	41,5%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Un poids significatif des transports collectifs artisanaux (% modes motorisés)



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Une congestion croissante des réseaux de voirie urbaine



- Un constat permanent des habitants et des visiteurs
- Pas de données synthétiques dans le cadre de l'étude préparatoire
- Des investissements routiers importants ont été faits dans la plupart des villes
- **Mais le cercle vicieux bien connu fonctionne: les gains de capacité attirent un nouveau trafic... et une nouvelle congestion**

Les autorités en charge des déplacements urbains

- **rôle prépondérant des Etats**
 - Raisons historiques et politiques
 - Décentralisation peu développée
- **Eclatement des responsabilités**
 - Difficultés classiques de coordination des actions
 - Projets d'autorités organisatrices en gestation dans plusieurs pays...



Un investissement contrasté dans les transports de masse



Des réalisations:

Métro du Caire (ligne régionale, lignes urbaines)
Métro Léger (Tramway) de Tunis

Des projets engagés

Métro et tramway à Alger
Tramway dans autres villes algériennes
Tramway de Rabat

Des projets programmés ou à l'étude

Tramway et métro à Casablanca
RFR à Tunis
Métro à Damas

...

Temps de réalisation très long

Peu de considération des options BRT

Tendance à délaissement des réseaux classiques d'autobus



Des questions au Nord aussi

- Mobilité élevée mais qui tend à stagner
- Poids de l'automobile dans les déplacements
- Efforts importants en faveur des TC et des modes doux, mais limites du transfert modal
- Débats persistants sur la mobilité durable
- Exemples de Barcelone, Marseille...



Principaux enjeux de la mobilité urbaine

- **Coût élevé des dysfonctionnements pour la collectivité** : la dégradation des conditions de vie n'est pas inéluctable!
- **Nouvelles contraintes de l'environnement et de l'énergie** : ce n'est pas un luxe de pays riche!
- **Trouver la bonne place pour chaque mode de déplacement** : il n'y a pas de solution toute faite!
- **Avoir des institutions efficaces**
- **S'appuyer sur des données adaptées**
- **Avoir une vision de long terme et appliquer une stratégie**



Insuffisances des données disponibles

- Importance des données pour le diagnostic et pour le suivi des programmes
- Insuffisance du dispositif de production de données sur les systèmes de mobilité
- Des données existent mais ne sont pas toujours accessibles, ni traitées et analysées
- L'amélioration de la mobilité urbaine passe aussi par le renforcement du système d'information pour une meilleure gestion
- L'innovation peut venir d'une communauté professionnelle qui échange, encore trop peu développée en Méditerranée

