

Séminaire régional sur les déplacements urbains en Méditerranée
22 janvier 2008

Synthèse atelier 1 – L'organisation institutionnelle des transports et la planification des déplacements urbains
Patricia Varnaison Revolle

Concernant la planification des déplacements :

Les intervenants ont souligné l'importance de réaliser des démarches de planification des déplacements de type plan de déplacements urbains, ou plan de mobilité durable à Barcelone. M. Gerceck d'Istanbul a rappelé l'importance d'avoir des plans réalistes et qui puissent se concrétiser sur le terrain.

Les démarches de PDU permettent de réfléchir à moyen terme (5 à 10 ans), pour autant il ne faut pas négliger la planification à long terme, même sans contrainte financière dans un premier temps, dans un objectif de préserver les emprises foncières pour de futurs projets de transports. La ville de Tunis l'a très bien fait pour son réseau routier primaire, elle a par contre regretté de ne pas l'avoir fait pour le réseau de tramway.

Plusieurs intervenants ont souligné l'importance des données.

En matière de concertation avec la population, c'est un point fort du plan de mobilité durable à Barcelone, c'est une difficulté à Istanbul, notamment car le public n'arrive pas à se projeter dans un avenir lointain.

Concernant les autorités organisatrices des transports

L'existence d'une autorité organisatrice de transports est une évidence pour M. Descours, car ces autorités existent en France depuis 20 ans et elles font partie du paysage.

Mme Ait M'Hand de Casablanca pense que c'est une nécessité qui s'impose aujourd'hui aux services de Casablanca, du fait des grandes difficultés à travailler, qu'elle rencontre sur les transports publics urbains, liées à la « non organisation » actuelle.

Mme Avril de l'EMTA a insisté sur le fait que cette autorité devait être responsable, dans le sens d'être en capacité d'agir, en capacité de financement et en capacité d'études.

Concernant la capacité de financement, M. Descours a souligné l'importance de disposer de ressources financières stables et pérennes : « si vous ne disposez pas d'une enveloppe connue chaque année, il n'est pas possible de planifier ni à moyen terme, ni à long terme ».

Pour autant des solutions intermédiaires existent :

L'exemple du Consorsium de Naples montre qu'une structure basée sur la coopération et la volonté de coopérer entre collectivités locales et exploitants a pu prendre en charge la question des transports publics et même d'intégrer le transport artisanal.

En Tunisie la récente loi de 2006 propose de mettre en place des autorités organisatrices régionales, dans lesquelles sont représentées à la fois les collectivités locales mais aussi l'Etat. C'est un mixte de décentralisation et de déconcentration.

En conclusion

Il n'existe pas une seule solution, mais des solutions à adapter à chaque cas. Il faut échanger, regarder, évaluer, transposer pour savoir ce qui se fait ailleurs et trouver la meilleure solution pour chaque ville.