

Pays	Population totale en millions (1995)	PIB/habitant USd (1995)	Agglomérations	Population en millions	Population, estimation en 2010
Algérie	28,6	2 348	Alger	3,7	5,76
Maroc	27,1	942	Casablanca	3,2	5,12
Tunisie	9	1 428	Tunis	2,03	3,17
Côte d'Ivoire	14,23	708	Abidjan	2,79	4,36
Sénégal	8,32	615	Dakar	1,98	3,09
Gabon	1,32	3 639	Libreville	0,4	0,62
Cameroun	14	661	Yaoundé	1,2	1,89
			Douala	1,3	2,06
Zaïre	43,9	300	Kinshasa	4,2	6,56
Nigéria	111,7	349	Lagos	10,28	16,03
Mozambique	16,2	133	Maputo	2,22	3,47
Cuba	11	839	La Havane	2,24	3,01
Rép. Dominicaine	7,9	5 683	Saint-Domingue	2,58	3,47
Costa Rica	3,4	5 760	San José	1,5	1,61
Argentine	34,5	3 947	Buenos Aires	10,99	14,79
Brésil	159	1 003	Sao Paulo	16,47	22,09

taille des agglomérations, souvent millionnaires, et la forte proportion de la population scolarisée constituent un défi majeur pour les transports urbains.

Contribution des villes au PIB
Malgré la crise urbaine, la contribution des villes au Produit Inté-

rieur Brut (PIB) du pays est généralement très supérieure à la part de la population urbaine dans la population totale. Les villes ont une productivité par habitant (rapport entre le PIB d'une ville et sa population) très largement supérieure à celle des zones rurales. Exemple, Sao Paulo et Rio ont une

productivité par tête respectivement de 1,7 et 1,5 fois la productivité nationale *per capita*. Bangkok réalise 53% du PIB alors que son poids démographique représente 15,3% de la population thaïlandaise. La contribution d'Abidjan est proche de 60% du PIB global de la Côte d'Ivoire². ■

Les évolutions récentes en matière de transport urbain

▼ La disparition (ou diminution du poids) des entreprises publiques nationales/ municipales

■ *Les difficultés structurelles des entreprises nationales*

Les audits ont souligné les dysfonctionnements internes et externes de ces entreprises, notam-

ment: personnel pléthorique, coûts de maintenance trop élevés, maintenance inadaptée, réductions tarifaires non compensées, fin du monopole et mise en concurrence avec les petits opérateurs privés. Aussi, malgré les subventions des bailleurs de fonds, notamment pour l'achat du matériel roulant et de l'assistance, et les exonérations fiscales accordées par les gouvernements, la plupart des entreprises ont fait faillite ou sont en grande difficulté.

•• Les villes des pays du Maghreb

• Les villes d'Algérie

Le diagnostic récent effectué sur la situation des transports urbains dans les grandes agglomérations d'Algérie³ souligne la rapidité avec laquelle les entreprises /régies de transport public ont vu leur rôle disparaître au profit de petits opérateurs privés, exploitant des véhicules de capacité entre 9 et 25 places.

Jusqu'en 1987, les services de transport urbain étaient quasi exclusivement assurés par des opérateurs publics relevant généralement des collectivités locales. En 1987, la libéralisation du secteur a été décidée. Cette ouverture du secteur a été suivie instantanément par la prolifération d'opérateurs privés et une hausse globale de l'offre (doublement du taux d'équipement en minibus et taxis et plus de 22 000 taxis pour les 6 villes, dont la moitié à Alger).

Les villes d'Algérie présentent des caractéristiques semblables à celles des villes des pays du Sud : croissance urbaine rapide avec un déséquilibre de plus en plus marqué entre le centre qui stagne et les quartiers périphériques en forte croissance sous équipés, jeunesse de la population 50% a moins de 20 ans, 50% des déplacements sont des déplacements domicile-études), faible taux de motorisation : 7% des ménages sont motorisés, (près de 50% en France), une offre de transport collectif insuffisante et saturée de façon quasi-permanente (l'offre de TC est 0,3 bus pour 1000 habitants en moyenne, alors que le standard retenu par la Banque Mondiale est de 1 bus pour 1000). La marche à pied représente entre 62 et 68% des déplacements selon les villes, la part des transports collectifs est d'environ 20% des déplacements. Parallèlement à la diminution du poids des entreprises publiques et du développement de l'offre privée, le rôle des taxis a fortement augmenté : entre 7 et 12% du marché. Enfin, on peut noter l'importance du transport spécialisé des salariés et étudiants assuré par les grandes entreprises et certaines administrations pour pallier le déficit de services réguliers, avec un

parc détenu considérable et sous-utilisé.

L'entreprise publique a disparu à Annaba. A Setif et à Constantine, les entreprises ont aujourd'hui un rôle mineur ; elles n'assurent plus de lignes régulières et se consacrent au transport spécialisé. Elles semblent condamnées à disparaître à leur tour. A Alger, (ETUSA), et à Oran, la part des entreprises publiques est encore significative (plus de 30% des déplacements motorisés) grâce aux aides, irrégulières, des pouvoirs publics. Les déficits chroniques des entreprises publiques sont essentiellement dus à la non-maîtrise des charges et au blocage des tarifs⁴. Les rapports sur la situation des entreprises publiques avant leur crise montrent qu'elles possédaient une véritable organisation avec des services d'administration, d'exploitation et de maintenance. Mais, elles souffraient d'un manque de qualification des personnels d'encadrement et de la maintenance et d'un effectif pléthorique.

Le secteur privé est artisanal. La taille des opérateurs (1,2 véhicule par opérateur) rend aléatoire tout investissement dans les infrastructures de maintenance et de gestion. La durée de vie des entreprises est courte et le *turn over* très important. Le secteur privé ne dispose d'aucune contribution publique, ni de facilités fiscales, notamment pour les importations de véhicules et pièces de rechange. Leur équilibre financier est obtenu par le non-renouvellement du parc et l'utilisation d'un parc d'occasion, un niveau de service médiocre, la faible rémunération du personnel et le non-paiement des charges sociales. Les opérateurs

privés exploitent les lignes les plus rentables et aux heures de pointe uniquement, pendant lesquelles leur taux de remplissage dépasse régulièrement 120%. Aux heures creuses, le service est faible, voire inexistant. La couverture spatiale des agglomérations est dans l'ensemble très déficiente. La part du marché par les opérateurs privés sur les services réguliers est de 55% à Alger, 100% pour Annaba, 87% à Blida, 98% à Constantine, 74% à Oran et 100% à Setif.

Dans l'ensemble, la libéralisation du secteur privé a atteint ses objectifs premiers qui étaient l'augmentation de l'offre de transport collectif, mais elle s'est accompagnée d'effets négatifs dus au manque de régulation par les pouvoirs publics. Malgré l'apparition du privé, Alger souffre d'une très forte carence de transport public. D'après l'étude de 1995, l'offre devrait être multipliée par 3 ou 4 pour atteindre le niveau standard de la BM. La construction en cours du métro se heurte à un lentur qui ne laisse pas de possibilités d'ouverture avant plusieurs années, malgré la priorité du Gouvernement. La ville d'Oran a lancé un concours d'idées pour la réalisation d'un tramway, resté sans suite.

• Les villes du Maroc

L'évolution de la situation des TU du Maroc présente certaines similitudes. La libéralisation du secteur date de 1986. Depuis, le parc du secteur privé s'est multiplié et dépasse aujourd'hui le parc des régies dans les grandes villes du Maroc. A Casablanca, il représente environ 400 véhicules pour 350 à la régie, qui offrait un parc de 650 véhicules dix ans auparavant. Les difficultés des régies ont des cau-

ses identiques : effectifs pléthoriques, mauvaise gestion, exécution de missions de service public non compensées, transport scolaire et d'étudiants, services imposés. La régie de Casablanca est en quasi-faillite. La qualité de service des opérateurs s'est détériorée conduisant à un partage du marché fondé sur la capacité à payer des voyageurs : les opérateurs privés ont capté la clientèle solvable et la société nationale la clientèle bénéficiant des tarifs réduits.

Les pouvoirs politiques marocains ont hésité jusqu'à récemment entre le maintien d'une entreprise publique « minimum » et la privatisation complète du secteur. Les mouvements récents des étudiants contre l'insuffisance des transports à Casablanca ont provoqué une série de mesures en faveur de la régie : achat d'une cinquantaine de bus d'occasion de la RATP et autorisation de lancer un appel d'offres international avec proposition de financements pour l'achat de 100 véhicules sur la base d'un cahier des charges élaboré par la Régie.

Le secteur privé du Maroc présente par ailleurs des différences par rapport à la situation en Algérie : les véhicules sont dans l'ensemble de capacité standard, mais le parc vieillit ; les opérateurs exploitent des lignes autorisées. Cependant, ils ne respectent pas complètement leurs obligations, notamment le paiement d'une redevance aux Régies pour l'exploitation de services sur ses propres lignes. Par ailleurs, une certaine concentration s'est faite au cours des années et le nombre d'entreprises s'est réduit, 5 ou 6 à Casablanca, avec des entreprises de grande taille qui exploitent des réseaux dans d'autres villes. L'implantation d'une ligne de métro en surface à Casablanca est en discussion. La France vient d'accorder un financement de 30 millions de francs pour les études de faisabilité de la première ligne.

• Les transports urbains à Tunis

L'expérience que Tunis a expérimentée dans le domaine des transports collectifs est originale parmi les villes du Maghreb, car elle est

la seule agglomération à avoir développé un réseau de métro léger (ou tramway moderne) qui comporte en 1997 quatre lignes de base pour environ 42 km. Cette réalisation n'a pas été sans difficulté, mais elle constitue un succès et emporte l'adhésion des usagers. Cependant, on peut craindre qu'à certains égards, elle soit victime de ce succès et qu'on attende de ce métro plus qu'il ne peut apporter, ce qui oblige les autorités à poursuivre un effort de réflexion sur la planification d'infrastructures ferroviaires régionales pour s'adapter aux évolutions en cours de l'urbanisation et de la demande.

A Tunis, les transports urbains sont assurés par 2 grandes entreprises nationales : la SNT (autobus) qui assure environ 75 % du trafic et la SMLT (métro léger) 20%. Le secteur privé est marginal. Cependant, les autorités s'interrogent sur l'avenir qui doit être réservé à la SNT. Plusieurs options sont en concurrence : le maintien d'une entreprise nationale et le développement de l'en-

...Suite page 21



Métro léger de Tunis.

Le métro léger de Tunis - Historique et réalisation

En 1975, le principe d'un métro est approuvé par les autorités et, après études détaillées, l'appel d'offre lancé en 1979 aboutit au choix de Siemens en 1980 et le démarrage des travaux en 1981. La réalisation des deux premières lignes sud et nord avec traversée au centre s'est heurtée à de multiples difficultés, dont la principale a consisté en remises en cause successives du tracé dans le centre et d'un débat récurrent sur l'option de la traversée du centre au sol opposée à l'option en souterrain. La ligne sud, sans traversée du centre, a été ouverte en 1985, tandis que le débat était tranché en 1987 par le nouveau Président de la République en faveur de l'option de traversée au sol. La conception finale du métro dans le centre a été réalisée en liaison avec un plan de circulation, dans le but d'éviter le trafic automobile de transit. La réalisation des autres lignes s'est déroulée sans trop de difficultés.

Le coût de réalisation du projet sur la période 1981-90 correspondant au projet de base de 4

lignes a été estimé à 300 MDT (valeur 1993), soit l'équivalent de 1,8 Md FF. Par rapport aux estimations initiales, les dépassements de coûts ont été de 140% en monnaie courante. Elles ont concerné principalement les postes bâtiments et ouvrages d'art (370%), coordination et études (274%), expropriation et déviation de réseaux (198%) Malgré ces surcoûts, le coût d'investissement apparaît raisonnable au vue des comparaisons internationales : le coût moyen au kilomètre est estimé à 60 MFF (valeur 1993). Le niveau de trafic est conséquent, se situant aux environs de 8000 à 10 000 passagers à l'heure de pointe sur les lignes les plus chargées.

Le poids du métro dans la répartition modale monte en charge : 6% en 1986, 20% en 1997. D'un point de vue financier, les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes tarifaires à hauteur de 120% en 1993, qui couvrent en sus une petite partie des charges d'amortissement de l'investissement, mais l'essentiel de l'investissement et des emprunts est cou-

vert par l'Etat. Le taux de couverture est de 74%, si l'on impute les charges d'amortissement du matériel roulant.

La mise en place du métro a permis de stopper une tendance à la dégradation du centre, lui redonnant une attractivité certaine et participant à la modernisation de son image. Par ailleurs, la fréquentation du centre par différents groupes de population (jeunes, actifs) s'est renforcée. Le métro a permis également quelques transferts de la voiture vers les transports collectifs. Le succès du métro a eu pour effet également de susciter des demandes de dessertes dans de nombreux quartiers périphériques, certains prolongements de lignes étant décidés par les autorités. Le métro apparaît aujourd'hui comme un intégrateur urbain, permettant un remodelage à terme des quartiers traversés.

Le cas des transports urbains à Dakar - Sénégal

Le système des transports publics dans l'agglomération de Dakar a été marqué par diverses phases dans la conduite de la politique par les autorités publiques et son exemple peut être utile à considérer par les enseignements qu'il apporte sur les difficultés et tâtonnements affectant la définition d'une politique de transport urbain.

*1987-89 : Le projet de train urbain et la restructuration du secteur.

Le projet de train urbain Dakar Cap Vert, «le Petit Train Bleu», a émergé suite au rapport Sudreau tentant de redynamiser les projets ferroviaires africains pouvant intéresser l'industrie ferroviaire française. L'aide de la France était soumise à des conditionnalités sur la réorganisation du secteur, notamment la création d'une autorité organisatrice et la coordination des différents opérateurs. Les concours de la CFD se sont montés à plus de 100 MF pour un programme d'amélioration de matériel et programme d'urgence.

*En 1992, se tenait le séminaire de Saly, première initiative de rencontre des différents acteurs et orientations pour la définition d'une politique globale, portant sur l'avenir de la Sotrac, l'organisation des cars rapides et la création d'un Comité de suivi. Le noeud des discussions portait sur le financement du renouvellement des cars rapides et sur la restructuration de la Sotrac pour plus d'efficacité et son assainissement financier. La CFD était

extrêmement critique quant aux non engagements de la Sotrac (augmentation au lieu de diminution des effectifs, hausses de salaires...) conditionnant le prêt mis en place en 1991.

*1994-1997 : La Banque Mondiale négocie un Projet Sectoriel transport urbain.

Le document de politique sectorielle a fait l'objet de multiples rédactions et discussions, souvent difficiles, entre les autorités sénégalaises et la Banque Mondiale. Elles aboutissent finalement en 1996 par le lancement officiel du projet urbain et le lancement d'une série d'appels d'offres sur la restructuration globale du réseau incluant le Petit Train Bleu, la Sotrac et les cars rapides, les conditions de privatisation de la Sotrac, les modalités de création d'un Fonds pour le financement des transports urbains ainsi que les modalités de mise en place d'une société de patrimoine, véritable originalité du projet séparant les investissements de l'exploitation de la future société Sotrac. Des financements de la Banque Mondiale portent sur l'ensemble de ces aspects.

* Aujourd'hui, la Sotrac est une entreprise moribonde. Sa dégradation, comme celle des autres entreprises nationales, s'est étalée sur de nombreuses années. Les autobus desservaient les principaux axes de l'agglomération jusqu'à la lointaine banlieue. Sa clientèle privilégiée était celle des fonctionnaires et des scolaires. Assurant les deux tiers des dépla-

cements TC en 1980, elle n'en faisait plus que 2 à 3% à la mi-1997. Le Petit Train Bleu dessert la banlieue de Dakar (Pikine) et a connu un certain succès avec un trafic atteignant les 20 000 passagers/jour. Son influence est actuellement limitée par son offre insuffisante (signalisation, état de la voie, nombre de rames) et le manque de rabattement des autres modes sur son axe. Les Cars Rapides, véhicules d'une vingtaine de places exploités par des petits opérateurs, se caractérisent par leur souplesse d'exploitation et la vétusté du parc. Le parc en exploitation est estimé entre 2000 et 3000 véhicules et assurent environ 85% des déplacements de TC. Au-delà, coexistent des taxis individuels, taxis collectifs et une multiplication de taxis clandestins. L'apparition des transports illégaux traduit l'insuffisance entre l'offre de TC et la demande. Le nombre limité d'axes de voirie dans l'agglomération de Dakar pose des problèmes énormes de congestion, qui imposent à court terme des mesures de gestion modale. Un appel pour la concession des anciennes lignes de la Sotrac a eu lieu, le choix de l'opérateur est en cours.

* **A San José, au Costa Rica**, 300 taxis et 32 entreprises assurent le transport urbain sur l'aire métropolitaine qui comprend 33 municipalités et compte 1,5 millions d'habitants. Les véhicules sont de type standard. Les entreprises opérant en centre ville possèdent en moyenne 20 véhicules, les autres une cinquantaine de véhicules. Les autobus ont été acquis en 1981 par l'Etat qui les a revendus à moitié prix aux opérateurs, à charge pour ceux-ci d'entretenir et de renouveler le matériel. Les entreprises sont organisées en coopératives et centrales d'achat pour le carburant et les pièces détachées. Les entreprises les plus importantes possèdent des ateliers de maintenance. Les lignes sont normalement attribuées par le Minis-

tère des Travaux Publics et des Transports. En 1997, l'âge moyen des véhicules est de 8 ans, mais avec des châssis de 15 ans d'âge, en moyenne. La concurrence d'opérateurs illégaux, la limitation des tarifs conduisent les opérateurs à réhabiliter le matériel plutôt qu'à le renouveler, le renouvellement du parc porte sur environ 8% de la flotte alors qu'il devrait toucher presque 15% du parc annuellement. Aucune catégorie de population ne bénéficie de tarif réduit compensé par les autorités. La Présidence de la République affiche une stratégie sectorielle fondée sur la volonté de développer, en mode ferré, un réseau interville, un réseau marchandise et un système de transport urbain de type tramway pour la capitale San José. Ces projets se justifient

par une culture ferroviaire encore récente et des ressources hydroélectriques abondantes. Le ministère des transports reste l'autorité de tutelle des transporteurs urbains, mais la Municipalité de San José s'implique fortement dans le projet de réalisation du tramway, outrepassant parfois les compétences qui lui sont réellement affectées, notamment en matière de voirie. Le projet est porté politiquement par la Municipalité, le ministère des Transports et la Compagnie nationale d'électricité. La Municipalité souhaite profiter du renouvellement des concessions des opérateurs bus, qui arrive à échéance en l'an 2 000, pour réorganiser l'ensemble du système autour du tramway.

* **A Saint-Domingue**, pour une population de 2,5 millions d'habitants, le nombre de véhicules est de 280 autobus, 1 700 minibus, 1 250 micro-bus, 6 000 taxis collectifs et 2 600 taxis individuels. Le nombre d'opérateurs est très élevé avec une multiplicité de syndicats professionnels. Le développement rapide de l'agglomération, de la mobilité et du parc automobile contribue aux difficultés de circulation en centre-ville. Les déplacements tous modes sont estimés à 2 millions par jour. Le niveau de service est médiocre et le parc est vétuste. Face à la situation difficile des transports urbains et sensible politiquement, le Secrétariat aux Travaux Publics et Communications a fait réaliser en 1996, sur un fi-

nancement de la Banque Mondiale, une étude des transports urbains à Saint-Domingue formulant des recommandations pour l'amélioration du secteur à court et moyen terme.

Le gouvernement a débloqué 285 millions de dollars pour réorganiser le secteur. L'analyse de la situation et les propositions de réorganisation du secteur ont été faites par un consultant local et un consultant canadien. L'action engagée couvre 5 volets :

- mis en place d'une autorité régulatrice du transport couvrant l'aire métropolitaine, Autoridad metropolitana de Transporte (AMET) et associant au sein du conseil de direction la municipalité, la police municipale, l'office technique des trans-

ports et la Présidence de la République ;

- réorganisation de la police municipale affectée au transport urbain et directement rattachée à l'autorité régulatrice du transport;
- diagnostic de l'offre et de la demande avec réalisation d'une enquête ménage qui a permis de dresser un état des besoins tant en matière de capacité de l'offre que d'investissement de voirie pour améliorer la vitesse commerciale ; 4 corridors majeurs pourraient accueillir des sites propres ;
- achat de 600 autobus standard à un taux avantageux grâce à l'aval du gouvernement, sur crédit accordé par la Banque

brésilienne d'exportation associée à des banques locales, avec rétrocession des véhicules aux opérateurs ;

- projet de création d'un atelier de maintenance public avec

ouverture possible du capital à des fonds privés.

A Saint-Domingue, sous l'impulsion du consultant local, les réformes sont largement avancées. Les demandes qui s'adressent à la

France portent sur l'étude de faisabilité de la première ligne de tramway qui pourrait être équipée de matériel français. ALSTOM présente une offre avec du matériel Citadis.

...Suite de la page 17

treprise ; l'ouverture au secteur privé avec maintien du statut public de l'entreprise ; l'éclatement de l'entreprise en multiples opérateurs privés. Cette hésitation se ressent sur la situation de l'entreprise pour laquelle des autorisations d'achat de véhicules et d'extensions de lignes sont données, mais parallèlement le recrutement du personnel est bloqué. Une étude lancée par le ministère des Transports sur un schéma institutionnel des transports urbains pour le District de Tunis devrait sans doute lever les incertitudes sur le sort de la SNT. En l'absence d'une telle autorité organisatrice, la coordination entre les deux principales sociétés de transport urbain est mal assurée et des lignes bus circulent sur les mêmes itinéraires que celles du métro lé-

ger. De même, le rabattement sur les stations d'échange conçues à cet effet est réalisé dans des conditions défectueuses pour l'utilisateur, avec des temps d'attente aléatoires et parfois longs. L'intégration tarifaire n'a pas encore été organisée, posant en amont le problème des règles de financement entre les deux entreprises.

•• Le cas des pays d'Afrique subsaharienne⁵

En Afrique subsaharienne, les entreprises publiques nationales de transport urbain ont pratiquement toutes disparu (Sotravil à Libreville, Sotraz à Kinshasa, Sotuc au Cameroun, Sogetraz à Conakry...). La genèse et les causes de cette disparition ont été amplement analysées notamment

dans le rapport de Luc Bonamour, CFD 1991, et dans le rapport « Etude sur le transport urbain en Afrique Subsaharienne », CFD, 1994.

Les raisons sont largement identiques à celles qui ont été précédemment évoquées pour les entreprises/régies nationales des pays du Maghreb. Les causes sont endogènes : effectifs pléthoriques, faible productivité globale de la main d'œuvre, mauvaise gestion, maintenance non adaptée, coût d'exploitation élevé, missions de service public non compensées, et exogènes : mauvais exercice de la tutelle, concurrence des opérateurs privés, crise financière des pays qui ont peu à peu supprimé leurs aides financières. A ces raisons générales, s'ajoutent des cau-

Cars rapides de Dakar.



ses spécifiques aux pays d'Afrique subsaharienne : notamment, la dévaluation du franc CFA a entraîné une augmentation du prix des véhicules, des pièces détachées provenant de France, et du prix des carburants que les entreprises n'ont pu intégrer dans leurs tarifs. L'assistance massive de la France n'a pu empêcher leur disparition.

Depuis 1994, la liquidation de la Sotuc (réseaux de Yaoundé et Douala au Cameroun) a été prononcée. La Sotrac (Dakar) est en quasi-liquidation et la Sotra (Abidjan) connaît de grandes difficultés financières⁶. La Sotra, qui exploite le réseau de transport urbain d'Abidjan, est encore aujourd'hui la référence en Afrique pour ses performances techniques et de gestion. Elle a exploité un parc de plus de 1 000 autobus et articulés et a pendant longtemps réalisé « le petit équilibre » financier. Les principales difficultés que connaît aujourd'hui la Sotra sont largement dues à son environnement économique et financier, en particulier le blocage des tarifs et la diminution des concours de l'Etat. L'avenir de la Sotra se joue en ce moment dans le cadre de la politique de privatisation engagée par le gouvernement de Côte d'Ivoire et l'ouverture du secteur des trans-

ports urbains aux opérateurs privés (cf § 5.2. page 40).

Dans le cas de la Sotuc, où la faillite a été prononcée, la liquidation du patrimoine de l'entreprise n'a pas permis un transfert vers le secteur privé pour plusieurs raisons :

- refus de l'Etat d'apurer la situation financière, ce qui a bloqué la vente et/ou la réaffectation du matériel roulant, des installations d'exploitation et de maintenance qui se sont dégradés exigeant une coûteuse remise à niveau avant toute nouvelle exploitation ;
- absence ou retard dans la mise en place du cadre institutionnel, ce qui n'a pas permis une reprise organisée de l'activité par le secteur privé.

•• Les transports urbains aux Caraïbes et en Amérique centrale

Les similitudes portent notamment sur les caractéristiques du développement urbain, la croissance démographique et la crise des systèmes de transport : mobilité en forte croissance, mauvaise adaptation de l'offre, parc en mauvais état, absence de régulation,

développement des transports informels, pollution, congestion, insécurité... Le secteur privé assure l'offre avec des difficultés financières liées à une tarification inadaptée et à l'insuffisance ou l'absence de subventions.

Les spécificités concernent le parc de véhicules, généralement de capacité standard et mieux entretenu qu'en Afrique, parfois même renouvelé par du matériel neuf. La différence essentielle réside toutefois dans une meilleure organisation d'un secteur atomisé. Dans plusieurs villes (San José, San Salvador, Saint-Domingue), les opérateurs sont organisés en coopératives qui s'autorégulent.

San José (Costa Rica) et Saint Domingue sont deux exemples intéressants de projet global de politique des transports, incluant des mesures immédiates de rénovation du système bus et des projets de TCSP.

■ Le développement des petits opérateurs privés

La rétraction de l'offre, à la suite de la disparition des entreprises publiques ou des difficultés à maintenir le parc en circulation pour les entreprises encore en ac-

Les prix à la place s'établissent ainsi en Afrique (année 1997) :

type de véhicule	standard TTC Prix bas	standard TTC Prix haut	minibus Coaster	FB13 HINO	minibus
nombre de places assises	70	70	36	39	15
nombre total de places	100	100	40	50	20
prix TTC	50 MFCFA*	90 MFCFA	26 MFCFA	40 MFCFA	15 MFCFA
prix/place	500 000 FCFA	900 000 FCFA	650 000 FCFA	800 000 FCFA	750 000 FCFA

* En Amérique centrale, les prix se rapprochent de la fourchette basse.
On enregistre néanmoins une hausse récente des prix des Mercedes-Brésil, de l'ordre de 20% environ.

tivité, a laissé le champ libre aux opérateurs privés qui ont pris la relève du secteur public.

Le développement des opérateurs privés (petits artisans, mais aussi gros propriétaires salariant les chauffeurs)⁸, autorisé par la libéralisation et la dérégulation du secteur, les place parfois en situation de monopole (cas de Douala, Yaoundé, Libreville) ou leur confère la possibilité de bloquer le système (à Dakar, les Cars Rapides assuraient 18% des déplacements en heures de pointe en 1980; leur part en 1992 était de 62% à la pointe du matin)⁹.

La croissance démographique et l'étalement des agglomérations, l'augmentation de la mobilité urbaine montrent les limites des petits opérateurs : insuffisance de l'offre aux heures de pointe et mauvais maillage du réseau, déficience de transport pour les scolaires. Des systèmes parallèles aux services réguliers sont mis en place pour le transport des salariés (Algérie, Libreville, Douala). On assiste même à une tentative de création d'un transport scolaire spécialisé par la Mutuelle des Enseignants au Cameroun pour pallier l'insuffisance et la cherté de l'offre. La congestion urbaine liée à la multiplication des petits véhicules engendre des coûts socio-économiques importants (pollution, congestion, dépenses de carburant, accidents de la circulation, retards, absentéisme...)¹⁰.

Pour autant, le secteur des petits opérateurs privés constitue une activité économique créatrice d'emplois locaux, toutefois précaires et source d'évasion fiscale. Il participe à une redistribution des revenus non négligeable. A Libreville, en l'absence de

transport urbain de grande capacité, les taxis et taxis-bus percevaient, en 1996, 27% des dépenses de transport des ménages, soit 42 milliards de FCFA sur 160 milliards, dont presque 80% étaient réinjectés dans l'économie nationale sous forme de salaires et dépenses d'entretien. Le secteur des transports urbains, parce qu'il n'est pas exposé à la concurrence internationale, constitue, par les revenus et les emplois qu'il génère, un facteur important de stabilité économique et sociale.

Il ne peut être contesté que la « reprise » du marché des transports collectifs par les opérateurs privés, avec toutes ses insuffisances et imperfections, a préservé une capacité minimum à se déplacer et a soutenu par là même le fonctionnement urbain et les économies locales. Mais les limites du système actuel fondé sur les petits opérateurs obligent à envisager de nouvelles organisations mettant en oeuvre des capacités plus importantes, d'une part pour faire face à la demande actuelle et prévisible, et, d'autre part, parce que les investissements nécessaires à l'accroissement de la demande à moyen terme exigent d'engager dès à présent des investissements coûteux, dont il faudra étaler la charge dans le temps, sans exclure les opérateurs privés qui ont assuré le services de TC pendant plusieurs années.

▼ La dévaluation a fragilisé le secteur des transports

La dévaluation de 50% du FCFA intervenue le 12 janvier 1994 s'est traduite la première année par une

hausse des prix à la consommation comprise entre 30 et 40%. L'inflation a néanmoins été rapidement maîtrisée parce que la progression des salaires nominaux du secteur public, suivi par le secteur privé, a été fortement contenue. Avec la levée du blocage temporaire des prix de certains biens et services essentiels, l'inflation a légèrement repris dans certains pays, sans pour cela remettre en cause son évolution tendancielle.

Le secteur des transports urbains a subi de plein fouet les effets de la dévaluation sans en tirer aucun bénéfice. En effet, son activité étant strictement nationale, il ne tire aucune prime à l'exportation de la dévaluation alors que les importations de véhicules et pièces détachées se trouvent fortement renchériées et les revenus de sa clientèle réduits par les compressions de salaire. Le secteur a enregistré un effet de ciseaux particulièrement fort alors que la situation des entreprises publiques était fortement dégradée (comptes de résultats déficitaires et matériel roulant non renouvelé).

La situation du secteur des transports urbains s'est donc fortement détériorée à la suite de la dévaluation. On constate actuellement que la dégradation des parcs, par suite du renchérissement des prix des matériels, a conduit à une contraction quantitative et qualitative de l'offre qui s'accompagne d'effets négatifs graves (accidents, pollution...).

•• **le renouvellement des parcs de matériel** permettant de pérenniser l'activité est rendue encore plus difficile. Les opérateurs privés et publics ne savent pas anticiper et ne procèdent pas aux

amortissements qui devraient avoir lieu pour le renouvellement du matériel.

- En Afrique, après la dévaluation, les prix des autobus ont subi une hausse mécanique de 30 à 40%, ce qui les situe à des niveaux incompatibles avec les ressources des opérateurs locaux, notamment privés. Les bus RVI¹¹ de la SOTRA à Abidjan reviennent à 140 MFCFA pour les S105 et 240 MFCFA pour les articulés. Les bus montés à Abidjan reviennent à 80 MFCFA pour les autobus standards de 100 places. Les prix hors taxe relevés à Libreville se situent dans une fourchette allant de 70 à 80 MFCFA pour des véhicules montés sur place avec des moteurs et châssis importés d'Allemagne ou de Suède. Les véhicules importés d'Asie présentent des coûts sensiblement moindres (environ 50 MFCFA TTC pour des véhicules rendus sur place).

Les véhicules de moyenne capacité (midibus de 30 à 40 places assises environ) ont des prix TTC qui se situent, sur place en Afrique, entre 20 et 40 MFCFA pour des achats en quantité (plus de 50 exemplaires). Enfin, les petits véhicules (15 places assises) ont des prix qui s'établissent en Afrique TTC à environ 15 MFCFA.

- En Amérique centrale, les prix sont donnés entre 60 et 80 000 \$ TTC¹² pour des véhicules neufs équivalents à des standards. Ce qui les situe à des niveaux de prix comparables aux véhicules montés sur place en

Afrique. La grande majorité de ces véhicules sont importés du Brésil (Mercedes Brésil). Les véhicules d'occasion sont à moitié prix, et donc plus chers que les véhicules d'occasion importés d'Europe vers l'Afrique.

Sur la base de ces prix, l'équipement d'une ligne (en moyenne 20 autobus) en véhicules neufs standard se situe dans une fourchette allant de 1 à 2 milliards de FCFA.

A l'achat, les matériels de faible capacité ne présentent pas un avantage prix/place significatif par rapport aux véhicules de plus grande capacité, alors que leur entretien engendre souvent des coûts prohibitifs (moteur à essence, usage trop intensif, poids en charge trop élevé). Les matériels de grande capacité présentent une solution plus en rapport avec leur usage, tant sur le plan des capacités offertes que des prix d'achat et coûts de revient.

- Le recours à du matériel d'occasion ne peut être qu'un palliatif, car les midi et minibus d'occasion sont rares et chers et/ou trop anciens et les autobus standard européens, plus abondants actuellement sur le marché de l'occasion, sont d'ores et déjà trop sophistiqués pour pouvoir, à terme, être utilisés sans structure de maintenance élaborée. Les générations futures de bus d'occasion le seront encore plus.
- Le marché des taxis ne se trouvera pas confronté à la même situation, puisque le marché de l'occasion restera à terme lar-

gement appro-visionné par des véhicules ayant subi des contrôles techniques en Europe et donc déclassés plus rapidement tout en restant en bon état. Mais le renchérissement du coût des véhicules importés conduit à une dégradation du parc, car les propriétaires ne dégagent pas un cash flow suffisant pour le renouveler¹³.

Le renchérissement du prix des véhicules importés lié à la dévaluation, alors que les tarifs restaient encadrés, a donc conduit à une érosion du cash flow des propriétaires de taxis.

•• Le renchérissement des coûts de maintenance et des pièces de rechange

Une étude réalisée par la SOTRAC, à Dakar, en février 1994 a évalué les conséquences de la dévaluation du FCFA sur le compte d'exploitation de l'entreprise. Les matières premières et produits importés en l'état, pièces de rechange, batteries et produits de batteries, pneumatiques, peinture pour autobus, éléments pour la billetterie, petit outillage, amortissements sur acquisition d'autobus et autres investissements ont enregistré une hausse de 100 %. Les frais de personnel ont été réajustés de 15% à la hausse. Les prévisions de recettes ont été corrigées sur la base des taux autorisés par les pouvoirs publics, soit 20 %.

•• L'érosion de la capacité à payer de la population

L'érosion du pouvoir d'achat liée à la crise économique et à la dévaluation ne permet pas à la population de faire face à l'augmen-

tation des tarifs, variable selon les pays, alors que l'acquisition et l'entretien des véhicules particuliers se trouvent fortement renchéris. La hausse sur les tarifs autorisée par les pouvoirs publics à Dakar a été de 20%.

On relève 3 conséquences :

- l'augmentation de la marche à pied qui peut représenter jusqu'à 50% des déplacements,
- une baisse de la mobilité,
- un accroissement des dépenses de transport qui atteint dans certains cas 30% du budget des ménages. Ce coefficient budgétaire est également relevé dans d'autres zones, Amérique centrale et Caraïbes notamment.

▼ Les problèmes posés par le transfert de compétence des TU aux collectivités locales

Les textes relatifs à la décentralisation et aux collectivités locales (CL) sont dans l'ensemble récents et leur application progressive. D'une façon générale, ils prévoient que les compétences concernant les transports urbains ainsi que tout ce qui a trait à la voirie¹⁴, la circulation et au stationnement sont dévolues aux communes et/ou communautés urbaines.

Un certain nombre de problèmes apparaissent aujourd'hui :

- Les limites des compétences entre l'Etat et les collectivités locales ne sont pas toujours précisées, ce qui conduit à des recouvrements. Par ailleurs, les diagnostics font apparaître le

nombre élevé de ministères et d'organismes impliqués dans le secteur des transports urbains, chacun intervenant dans son propre champ (voiries, réglementation des services de transport, tutelle sur les sociétés publiques, fiscalité, compensations tarifaires...) et sans coordination. Enfin, le transfert des compétences aux collectivités locales implique une réorganisation des pouvoirs et des compétences des administrations centrales concernées, qui ne devraient plus intervenir directement dans la gestion du secteur. Cette réforme tarde à être appliquée.

- La nécessité d'amélioration des transports urbains est aujourd'hui majoritairement reconnue, ne serait-ce que sous la pression des revendications des populations. Elle est souvent formulée au plus haut niveau des responsables locaux. Cependant, la mise en oeuvre de mesures d'amélioration se heurte aux difficultés rencontrées par les instances locales, du fait du manque de moyens financiers et ressources humaines. Les transports urbains mettent en jeu un grand nombre d'opérateurs de transport, le plus souvent en situation de concurrence, ce qui rend leur organisation complexe et conflictuelle (contrairement à l'organisation d'autres services urbains, dont la gestion est assurée en régie ou par contrat de délégation de service public passé à un seul délégataire, exceptionnellement un petit nombre). C'est la raison pour laquelle des structures *ad hoc* d'autorités régulatrices sont proposées pour l'exercice des

responsabilités sur les transports urbains regroupant les acteurs institutionnels et avec la participation des représentants de la profession et des usagers. Là encore, la création de telles autorités régulatrices se heurte à des difficultés majeures, dans la mesure où elles remettent en cause le rôle et le pouvoir d'institutions existantes.

L'Etat, quand il avait la charge des TU, a mis en place des entreprises nationales publiques ou des régies souvent en situation de monopole, dont il assurait la tutelle. C'est encore le cas en Tunisie, où le ministère des Transports exerce la tutelle sur la SMLT (métro léger) et la SNT (bus) de Tunis et des sociétés dans les autres villes de Tunisie. C'est aussi le cas au Maroc où le ministère de l'Intérieur exerce la tutelle sur les régies de TU, exemple RATC à Casablanca. La SOTRA à Abidjan et la SOTRAC à Dakar ont le statut d'entreprise nationale. A Alger, l'ETUSA a pris le statut d'EPIC et reste sous la tutelle de l'Etat. La réforme institutionnelle va profondément modifier les structures, les rapports entre les acteurs ainsi que les statuts de beaucoup d'entreprises. Elle nécessite du temps.

Conclusion

Le bilan fait apparaître que les systèmes de transport public dans les grandes villes étudiées, et plus largement, les villes des pays du Sud, sont en état de crise. Cette crise est particulièrement marquée sur le continent africain. Les causes analysées présentent des similitudes au travers des continents :

- *causes socio-économiques et urbanistiques (croissance urbaine accélérée, “périphérisation ” les villes, démographie en forte augmentation...)* ;
- *crise économique et financière des pays, aggravée par les effets négatifs sur le secteur des TPU de la dévaluation du franc CFA, pour certains pays d’Afrique francophones ;*
- *crise interne au secteur : disparition des entreprises nationales structurées, développement anarchique des petits opérateurs privés, inorganisés et qui ont des difficultés pour pérenniser leur activité dans*

des conditions acceptables de qualité et de quantité d’offre;

- *absence d’une autorité régulatrice en charge de l’organisation et de la coordination des modes.*

Les limites du fonctionnement des systèmes actuels ont été soulignées, en termes de capacité face aux besoins croissants de déplacements, en termes également d’effets sur la collectivité et sur l’environnement, pollution, congestion et accidents.

La poursuite des tendances actuelles, même en intégrant des améliorations nécessaires dans l’organisation de la profession, ne peut que creuser l’écart entre l’offre de transport collectif et les besoins, du seul fait mécanique de l’accroissement quantifiable de la population des villes des pays étudiés.

Dans ces conditions, jusqu’où peut-on aller dans un scénario au fil de l’eau ?

A Dakar, par exemple le scénario «au fil de l’eau» étudié en

1994 conduisait à prévoir un vieillissement accru du parc entraînant une baisse de l’usage des TPU et de la mobilité.

Partant de ce constat, il est urgent, afin d’inverser la tendance au déclin des transports urbains, de repenser dès à présent les politiques de transport dans leur globalité : aspects institutionnels, capacités du matériel, complémentarité modale et financements. Ne pas réagir aujourd’hui conduira à conforter des situations qui risquent de s’avérer dangereuses, - revendications des usagers, capacité des transporteurs à bloquer le fonctionnement des villes - et à obérer la possibilité à mettre en place des systèmes aptes à faire face à une demande croissante, repoussant d’autant dans le temps la charge de l’investissement qui deviendra alors insupportable en terme financier. ■

