

Synthèse

Le rapport comporte deux parties

La première partie porte sur le bilan de la situation des transports urbains dans les villes des pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique), du Maghreb et d'Amérique centrale. Le bilan s'appuie sur les nombreux constats et études déjà effectués. Il apporte des compléments sur la période récente, notamment marquée par la dévaluation du franc CFA, pour certains pays d'Afrique francophone, et sur les perspectives générales d'évolution de ces pays.

La deuxième partie " *Éléments de stratégie du développement des transports urbains*" analyse la nécessité et les conditions du développement de systèmes de transport de «masse» constituant le réseau structurant dans les grandes agglomérations.

- Les systèmes actuels de transport public urbain dans les grandes villes de l'échantillon¹, et plus largement les villes des pays du Sud, sont en état de crise, à des niveaux et selon des ampleurs diverses. Dans les pays ACP, la situation des TU est particulièrement préoccupante et aggravée par la croissance urbaine galopante des villes de cette zone et l'absence de politique de gestion de l'espace public.

L'offre de transport collectif est de plus en plus insuffisante pour répondre aux besoins de déplacement. La marche à pied peut représenter jusqu'à 50% des déplacements, par manque de transport public, auquel s'ajoute l'insuffisance de ressources des populations². La disparition des entreprises publiques nationales de transport urbain dans plusieurs capitales et grandes villes d'Afrique a laissé un vide qui, peu à peu, a été rempli par des petits opérateurs privés et par le transport informel, voire illégal. Ces petits opérateurs qui, s'ils permettent de répondre en partie aux demandes de déplacement, présentent des limites en termes de qualité et quantité de l'offre : maillage insuffisant des réseaux, inorganisation, vétusté des véhicules, tarification élevée, en termes de congestion, pollution, accidents et sécurité des usagers. Leur impact est négatif sur l'urbanisation qui se développe sur des territoires de plus en plus étendus, non équipés, avec des quartiers "spontanés" éloignés des centres villes. La poursuite des tendances actuelles, même en intégrant la professionnalisation du secteur, ne peut que creuser l'écart entre l'offre de transport collectif et les besoins croissants.

- Le rapport analyse le fait qu'il est indispensable de mettre en place une stratégie permettant d'introduire, de réintroduire ou de développer des systèmes de transport de "masse", soit par des bus (standard ou bus articulés), soit par des systèmes de transport urbain en site

propre (TCSP), sur les axes à plus fort trafic aménagés en couloirs réservés, constituant le réseau armature autour duquel les véhicules de plus petite capacité seront organisés. La réhabilitation d'axes ferroviaires urbains doit être privilégiée pour ses effets sur la circulation et sur l'aménagement urbain, ou, tout au moins, faire l'objet de conservation d'emprises.

L'introduction d'un nouveau système lourd est complexe, bien que l'exemple du métro léger de Tunis, qui a bénéficié de l'assistance allemande, soit encourageant. Elle constitue un saut organisationnel, financier, technologique considérable et une remise en question des systèmes existants. Des projets de tramways mûrissent en Amérique centrale et en Amérique latine, avec des probabilités élevées de réalisation. Il est fait fréquemment référence aux modalités des concessions, de type BOT, pour l'implantation de tels systèmes. Ces montages se heurtent toutefois aux difficultés inhérentes au déséquilibre financier du transport urbain, qui implique l'intervention des pouvoirs publics. C'est le cas dans les concessions qui se sont développées depuis dix ans en France pour la réalisation et l'exploitation de TCSP.

Il serait important, pour l'effet vitrine que cela constituerait pour le savoir-faire français, que des projets pilotes soient favorisés, soit sur le continent américain, soit, avec une intervention française adaptée, sur le continent africain. C'est également la raison pour laquelle le projet de métro de Casablanca, pour lequel la France a apporté son soutien et financé les études, sera suivi avec beaucoup d'attention, car il servira de référence aux projets en cours autour du bassin méditerranéen et même au-delà.

- L'objet du rapport est d'analyser en termes de stratégie **les conditions de viabilité technique, financière et institutionnelle de ces systèmes de trans-**

port de masse dans les grandes villes du Sud.

- Le développement des transports publics urbains (TPU) constitue la condition du développement durable des villes des pays du Sud et un élément déterminant dans la recherche de leur compétitivité économique et de la cohésion sociale.

L'affirmation de la nécessité de doter les grandes agglomérations des pays du Sud de systèmes de transport urbain organisés repose sur des considérations économiques : le transport permet l'accès aux écoles, aux emplois, centres d'activité et de santé, autant de déplacements obligés qui représentent dans ces villes la majorité de la mobilité urbaine. Aujourd'hui, la mauvaise qualité des transports, voire leur manque, est cause d'absentéisme. Le transport scolaire est déjà un problème majeur et ne fera que s'aggraver dans les prochaines années. Dans ces pays, plus de 70% de la population a moins de 25 ans.

La nécessité de systèmes de TPU organisés est également fondée sur la préoccupation de la réduction des facteurs d'instabilités sociales et politiques, la prévention de conflits engendrés par le manque de transport et les effets de la ségrégation spatiale (une part de plus en plus importante des populations habitent à la périphérie des villes). Elle tient compte aussi de la préoccupation de la protection de l'environnement. La détérioration de l'environnement n'est pas suffisamment prise en compte dans ces pays où les équipements de base font défaut, ce qui n'est pas sans conséquence sur la qualité de notre propre environnement. Or, dans les dix prochaines années, 23 des 27 villes de plus de 10 millions d'habitants et 36 des 44 villes de plus de 5 millions d'habitants devraient être concentrées au Sud. Les tendances actuelles sur la pollution atmosphérique des villes du Sud sont alarmantes et interpellent la communauté internationale³.

- L'organisation du marché des transports urbains proposée est opérée en fonction de la demande et repose sur une hiérarchisation de l'offre de transport, donnant à chaque mode de transport sa place, dans un réseau structuré et organisé. Elle n'oppose pas le secteur public au secteur privé, bien que certaines modalités de privatisation du secteur soient discutables. L'approche est faite à partir des besoins de déplacement satisfaits dans les meilleures conditions possibles et au moindre coût pour la Collectivité. Dans ce schéma, différentes catégories de services de transport coexistent : le transport de masse⁴, avec une tarification accessible, et opérant dans le cadre de conventions entre l'exploitant et l'autorité régulatrice ; les taxis individuels et collectifs pour un service plus ciblé et à la demande, des services de rabattement par bus et minibus et de desserte fine des quartiers inaccessibles aux véhicules à grand gabarit.

Ce schéma, volontariste, paraît le seul qui puisse apporter une réponse face aux explosions prévisibles des besoins de déplacement et aux risques de saturation et de blocage du fonctionnement des villes. Les aménagements qu'il implique supposent d'engager dès à présent les investissements coûteux, dont il faudra étaler la charge dans le temps. Il suppose également une démarche qui rassemble les acteurs intervenant dans le secteur, le cas échéant, les pays bénéficiaires et les bailleurs de fonds internationaux.

- Le problème du financement est analysé en distinguant l'exploitation des systèmes de transport urbain de l'investissement, investissement initial et son renouvellement, ainsi que le financement de la voirie et de ses aménagements. Le secteur des transports urbains ne peut être considéré comme un secteur purement marchand où les dépenses et les recettes doivent s'équilibrer, sans intervention externe. Notre approche tient compte du fait

que ce secteur joue un rôle essentiel dans le développement économique et social des villes et a des effets positifs ou négatifs pour la Collectivité⁵. La référence aux missions de service public à caractère économique et social peut donner lieu à compensations. Lorsqu'elles sont décidées, elles doivent être réglées sans pénaliser les exploitants, ce qui est loin d'être toujours le cas aujourd'hui⁶.

Une intervention des pouvoirs publics est nécessaire dans l'organisation et la programmation des transports urbains, les aménagements de voirie et les réservations d'emprises. Elle doit porter sur le financement des investissements plutôt que sur l'exploitation, du fait des montants élevés qu'ils impliquent et de leurs modalités de financement.

- Si l'on peut avancer que le "petit équilibre"⁷ peut être atteint par les opérateurs de transport routier, compte tenu de la demande importante dans les grandes villes du Sud – ce qui est plus difficile à affirmer dans le cas des TCSP dans la mesure où l'expérience ne repose que sur le cas de Tunis dans la zone analysée – l'équilibre global, incluant l'exploitation et les charges liées à l'investissement, est rarement réalisé dans de bonnes conditions, à savoir les conditions de renouvellement du parc et de gestion du personnel. Le problème de l'investissement initial se retrouve dans la quasi totalité des réseaux de transport urbain des pays en développement. Les montants nécessaires pour rajeunir les flottes sont très importants et nécessitent des mécanismes de financement *ad hoc* pour le remboursement des prêts⁸. En effet, il est difficile pour les opérateurs de simultanément rembourser leurs prêts (même à des taux incitatifs) et amortir leur véhicule (même à des conditions adoucies). Dans le cas de site propre lourd, le financement de l'investissement initial est encore plus problématique. On est donc là au cœur du problème.

La grande majorité des pays mettent en place des schémas institutionnels et des financements complémentaires aux recettes tarifaires pour assurer le développement de leur transport public urbain. La question se pose de savoir ce qui doit être financé et plus fondamentalement selon quelles modalités. Les études macro-économiques faites sur quelques pays d'Afrique (qu'il y aurait lieu de généraliser) montrent que les recettes perçues par les pouvoirs publics - Etat et collectivités locales- au travers de la fiscalité touchant le secteur des transports urbains, incluant la voiture particulière, sont très supérieures aux dépenses effectuées pour ce même secteur, même en y incluant les dépenses de la voirie urbaine⁹. On peut se demander dès lors si un reversement partiel de cette fiscalité, sous une forme à définir, ne peut se justifier, notamment pour les investissements.

- Au niveau des bailleurs de fonds, la question essentielle est de s'assurer que les aides permettront une pérennité des systèmes. Les orientations de la Banque Mondiale étaient jusqu'à récemment très axées sur la privatisation des entreprises de transport, l'éclatement entre plusieurs petits opérateurs au nom de la concurrence, la suppression des aides publiques et la priorité donnée aux opérateurs routiers sur les systèmes lourds, même pour les villes millionnaires, dans un contexte d'ajustement structurel. Cependant, la Banque mondiale, prenant en compte les aspects d'environnement, accepte aujourd'hui de financer certains projets lourds ou du matériel de transport. Pour les mêmes raisons, la Banque Interaméricaine de Développement finance de plus en plus des projets de transport urbain, dont des systèmes lourds¹⁰. La Banque Islamique de Développement vient de financer une centaine de véhicules montés en Algérie en faveur de la Sotrac (Dakar)¹¹ L'Union Européenne est absente de ce secteur en zone ACP, à la différence de son implication dans les pays d'Europe centrale et orientale. Le

développement urbain ne représente que 3% de ses aides. Elle a cependant entrepris une réflexion sectorielle qui devrait être prolongée par la mise en place de projets, dans le cadre de la future convention de Lomé.

L'AFD (aujourd'hui Agence française de développement - ex-CFD -) a largement subventionné le matériel roulant français et de l'assistance aux grandes entreprises nationales, ce qui n'a apporté que des améliorations momentanées de l'offre de transport collectif, en ne suscitant pas les adaptations structurelles nécessaires. Elle redéfinit aujourd'hui sa stratégie. A l'avenir, l'AFD orienterait ses interventions dans le financement d'infrastructures de transport et d'équipements (gares routières, terminus) ainsi que dans les aménagements de voirie permettant une meilleure organisation des différents modes : marche à pied, deux-roues, transports collectifs, voitures particulières, véhicules utilitaires. Cette orientation va dans le sens de la mise en place préconisée de systèmes de transport de masse, là où le trafic le justifie, et de transports collectifs en général, en cherchant à améliorer la productivité pour obtenir des tarifs d'équilibre les moins élevés possibles. Le Trésor a financé des grands projets de métro dans le monde (Le Caire, Mexico, Santiago du Chili...) ainsi que du matériel et équipement de transport ferroviaire. Le Secrétariat d'Etat à la Coopération¹² et du secteur privé apporte son soutien au programme SSATP-TU (Programme de politique de transport urbain pour l'Afrique subsaharienne) de la Banque mondiale. La multiplicité des guichets correspondant au financement d'actions/projets de nature et phasages différents nuit à la visibilité des aides de la France et à un accompagnement cohérent de l'offre française. Dans un contexte de raréfaction des fonds publics pour l'aide au développement, l'apport du secteur bancaire et du secteur privé devra être facilité.

Les financements multilatéraux existent, mais les procédures et les conditionnalités excluent encore largement aujourd'hui les TPU de l'accès à ces financements.

● Cependant, l'exemple passé montre qu'injecter des financements ne suffit pas pour le maintien des entreprises. Il amène à proposer des mesures d'accompagnement, notamment de régulation et de contrôle, pour assurer la pérennité de ces entreprises. Il ressort de l'expérience qu'une mesure isolée du contexte reste sans effets durables. Le mécanisme du fonds mis en place pour le renouvellement des cars rapides à Dakar, avec le soutien de l'AFD, a été sans lendemain, puisqu'on se retrouve aujourd'hui avec une situation identique où la profession ne peut autofinancer le renouvellement de son parc. Il en est de même pour les aides aux entreprises publiques nationales de transport urbain qui n'ont pas empêché leur disparition.

Il importe aussi aux opérateurs, qu'ils soient de statut public ou privé, d'adopter des règles de gestion rigoureuses avec des objectifs de productivité leur permettant d'atteindre, voire de dépasser, le "petit équilibre".

Dans le schéma proposé, les entreprises exploitant les axes structurants doivent avoir une taille suffisante. Des mesures incitatives devraient par ailleurs conduire les petits opérateurs à se grouper dans des structures collectives pour améliorer leur compétitivité.

● La démarche préconisée passe avant toute chose par la nécessité d'une volonté affirmée et l'implication des pouvoirs publics locaux à prendre en main leur problème. C'est de plus en plus le cas aujourd'hui. Dans plusieurs pays d'Amérique centrale, les responsables politiques définissent des approches globales de politiques des transports urbains, incluant des réformes institutionnelles et

des mesures de réorganisation complète du système. Le projet de Dakar, financé par la Banque Mondiale, repose également sur un plan intégral d'organisation des transports urbains, incluant des mécanismes de financement.

Le processus de décentralisation, engagé dans la grande majorité des pays du Sud, confie la responsabilité des transports urbains aux collectivités locales. Cependant, la prise en charge effective de ces responsabilités par les collectivités locales se heurte au manque de moyens financiers et humains et retarde la mise en œuvre de nouvelles politiques de transport. Le renforcement des autorités locales est une priorité du développement.

● Le rapport n'est pas une recherche exhaustive ; il a un objectif opérationnel, à partir de restitutions d'expériences et un certain nombre de constats, qui peuvent constituer des éléments d'aide à la décision.

Il donne des informations, notamment, sur :

- les outils à utiliser pour mesurer la demande et établir des prévisions,
- les capacités de l'offre en fonction de la demande,
- des schémas possibles institutionnels et modalités d'organisation,
- des données comparatives de coûts d'exploitation en fonction du type de véhicules,
- des modalités de maintenance,
- les besoins en financements.

Ces éléments constituent des premières approches à approfondir, par thèmes et selon les spécificités des différents pays/situations.

● **Il ressort les points essentiels suivants pour la pérennité des systèmes de transport :**

- Il ne peut y avoir de systèmes de transport urbain pérennes et efficaces dans

les grandes agglomérations des pays du Sud sans une organisation du secteur et son contrôle, qui supposent la mise en place d'une autorité régulatrice des transports urbains. Cette Autorité régulatrice peut prendre différentes formes en fonction de la situation institutionnelle de chaque pays, mais implique nécessairement les collectivités locales, en cohérence avec la décentralisation. Ses missions essentielles sont la planification des transports urbains en coordination avec la planification urbaine, la programmation des investissements et leur financement, l'organisation du secteur et son suivi, la gestion de la circulation et du stationnement, l'équipement et l'entretien de la voirie. La voirie constitue l'élément déterminant dans la mise en place d'un transport de masse.

Le contrôle du respect des règles établies par l'autorité régulatrice est aussi important que les règles elles-mêmes.

- Le problème du financement du secteur des transports urbains est le deuxième élément essentiel. D'une façon générale, les recettes tarifaires (y compris les compensations tarifaires) couvrent les coûts d'exploitation et, dans certains cas, une partie des coûts d'investissement. Des financements complémentaires sont à rechercher, notamment pour les investissements initiaux, et plus spécifiquement pour l'implantation d'un système lourd urbain. Des dispositifs doivent intervenir successivement, en fonction de besoins de financement clairement circonscrits : exonérations fiscales, sociétés de financement, de type société de patrimoine ou de leasing, et, éventuellement, un financement affecté au secteur.
- Au niveau de la profession, l'exploitation d'un réseau de transport urbain

suppose une compétence professionnelle, notamment en matière de maintenance, et une expertise locales, qui subsistent, notamment, dans les pays d'Afrique sub-saharienne, là où les entreprises publiques étaient exploitées. Dans les autres cas, la formation est une priorité. L'organisation de la profession et sa structuration sont indispensables pour la pérennité du système.

● Quelle stratégie pour la France ?

Les transports urbains sont un sujet politiquement très sensible et les gouvernements en font de plus en plus l'une de leurs premières priorités. Dans ce domaine, l'aide de la France peut avoir un effet «visible» assez immédiat et répondre aux attentes des populations.

Le marché des transports urbains est actuellement important, dans un contexte de forte concurrence internationale. La plupart des réseaux doivent renouveler et étendre leur parc pour répondre à la demande. Dans un pays comme San Salvador, où les déplacements sont assurés à hauteur de 70% par les transports collectifs, 3 000 véhicules de transport collectif sont en circulation. Des achats massifs sont en cours : 600 à Saint Domingue, 800 à Guatémala-Ciudad, 100 à Dakar, 400 à Beyrouth, 80 à Libreville, un prêt de 400 millions de dollars de la Banque Mondiale est en discussion avec les autorités algériennes pour l'équipement en matériel de TC, etc. Un grand nombre de villes étudie la réalisation de TCSP, notamment de type tramway.

Dans ce domaine, l'expérience et la technologie françaises sont reconnues dans le monde entier, que ce soit dans le domaine de l'ingénierie - des études, montages de projets à la réalisation de systè-

mes lourds - les montages financiers, les concessions, l'organisation et de l'exploitation de réseaux de transport, la gestion de la circulation ou la fourniture du matériel roulant et des équipements liés.

Les réalisations de plans de déplacements urbains, basés sur une approche intermodale et favorisant les transports collectifs, sont une référence. La présence de grands groupes spécialisés dans la fourniture et l'exploitation de services urbains marchands, l'existence d'opérateurs de transport de statut public et de statut privé et l'ingénierie de formation constituent des atouts. Enfin, la forte implication des collectivités locales françaises dans le secteur est une vitrine pour les exportations françaises.

● Dans le cas d'une priorité affirmée de la France et la désignation d'un chef de file pour la porter, l'aide pourrait se situer à plusieurs niveaux.

- une assistance auprès des maîtres d'ouvrage du secteur des TU (autorités régulatrices quand elles existent, sinon les acteurs qui doivent la constituer) est essentielle. Cette intervention permet de se situer en amont des décisions concernant la définition des politiques, le choix du matériel et équipements, le lancement des appels d'offres et le choix des exploitants. Elle peut s'insérer dans la priorité de l'aide française au développement urbain et au renforcement de la gestion locale.
- L'assistance technique adaptée auprès des professionnels est tout aussi importante, au regard de nos exportations de matériel et d'ingénierie d'exploitation et de maintenance. La participation d'opérateurs français, dans la gestion de ces exploitations et dans les concessions, paraît aujourd'hui une perspective ouverte, après des années d'incrédulité. Mais ces opérateurs n'iront jusqu'au bout de leur dé-

marche que si une recapitalisation et remise à niveau du matériel et équipements des sociétés de transport à privatiser sont menées.

- Une réflexion sur les matériels et équipements adaptés aux conditions locales est à engager rapidement. En particulier, les technologies développées en France dans le domaine des véhicules de grande capacité, dits tramways hybrides ou systèmes intermédiaires, ayant un coût nettement inférieur au tramway classique peuvent ouvrir des perspectives intéressantes pour une application dans les pays en développement¹³. Le maillon faible est sans doute l'absence d'un bus standard et dérivés développé pour les pays du Sud, aussi bien au niveau technique qu'au niveau des prix compétitifs par rapport aux prix des véhicules montés sur place ou fabriqués dans des pays du Sud (Inde, Algérie, Brésil...)¹⁴.
- Les modalités de l'aide française en matière de financement restent à définir.

La recherche d'une offre globale, qui doit être encouragée, suppose une concertation et des mécanismes qui permettent de la formuler. L'ensemble des créneaux de l'offre en transport urbain est couverte par les opérateurs français, même si certains segments de cette offre ne sont pas complètement adaptés aujourd'hui aux conditions locales. Cela ne doit pas empêcher de formuler un projet global, éventuellement ouvert à des solutions européennes.

Dans ce cadre, l'aide française éventuelle pourrait porter sur quelques cas pilotes, présentant des conditions favorables de réussite et répartis sur plusieurs régions. Certains de ces cas pilotes devraient inclure la réhabilitation d'axes ferroviaires urbains/suburbains.

● Propositions de suites du rapport

- Constitution d'un sous-groupe pour le matériel roulant adapté et les équipements liés (équipements de gestion de la circulation, politique de la maintenance et des approvisionnements)...
- Constitution d'un sous-groupe sur les besoins de financement et l'ingénierie financière.
- Constitution d'un sous-groupe sur les formations (offre et demande).
- Analyse et recommandations des choix pour les cas pilotes pour les zones étudiées. Il ressort des travaux que pourraient être retenus, en première analyse et sous réserve d'expertises plus poussées, Abidjan, Dakar et, sans doute, Libreville, où un projet de remise en place d'un réseau bus est en cours, pour l'Afrique de l'Ouest ; les villes du Cap et de Johannesburg, Maputo pour la zone SADC, l'Ile Maurice et Madagascar dans l'Océan indien, Casablanca pour le Maghreb, Saint Domingue, Cuba et San José de Costa Rica pour l'Amérique centrale. La démarche pourrait être étendue au-delà de l'échantillon étudié ; à titre d'exemples, Caracas, Lima, projets en Colombie et en Argentine, en particulier. ■

- ¹ Les villes étudiées sont des villes du continent Africain - Yaoundé, Douala (Cameroun), Abidjan (Côte d'Ivoire), Dakar (Sénégal), Libreville (Gabon), Brazzaville (Congo), Maputo (Mozambique), Johannesburg, Le Cap (Afrique du Sud), Tunis (Tunisie), Casablanca (Maroc), villes d'Algérie, Beyrouth (Liban), San José (Costa Rica), Saint Domingue, villes du Brésil, du Vietnam.
- ² Les prix des TU sont souvent prohibitifs et les dépenses pour les TU peuvent dépasser 30% des revenus des populations, provoquant l'augmentation de la marche à pied et la baisse de la mobilité.
- ³ De plus en plus fréquemment, des mesures favorables au transport collectif sont imposées par la pollution et la congestion des villes du Sud (exemples : reconcentration des opérateurs routiers à Santiago du Chili, décision de la ville de New Dehli de rajeunir le parc routier et de supprimer les véhicules les plus âgés, achat massif de véhicules dans plusieurs pays d'Amérique centrale et latine pour rajeunir le parc...).
- ⁴ La capacité et le choix technique du matériel sont déterminés sur la base actuelle et future du trafic sur l'axe ou les axes et en tenant compte des problèmes d'insertion.
- ⁵ La quantification des effets est difficile à évaluer. Cependant, une approche méthodologique a été suggérée pour le cas de la ville de Dakar. L'étude devrait être financée par la Banque Mondiale dans le cadre du projet sectoriel TU et pourrait, si la faisabilité est établie, être étendue à d'autres agglomérations.
- ⁶ La non compensation par les autorités publiques des tarifs réduits est l'une des causes des difficultés des entreprises publiques TU.
- ⁷ Couverture des charges d'exploitation hors amortissement et frais financiers.
- ⁸ D'après nos analyses, au minimum 15 à 20% des charges, en fonction des conditions du marché.
- ⁹ La contribution du secteur des TU à Dakar a été évaluée à 7% du PIB du pays, alors que le budget consacré aux TU, y compris la voirie urbaine, est inférieur à 1%.
- ¹⁰ Elle pourrait financer une partie du projet de tramway à San José de Costa Rica.
- ¹¹ Prêt de 80 MF avec garantie de l'Etat sénégalais.
- ¹² Dans le cadre de la réforme du dispositif de la coopération française, le Secrétariat d'Etat à la coopération a été intégré au Ministère des Affaires Etrangères.
- ¹³ Alstom vient de mettre sur le marché un tramway modulaire, extensible, «Citadis», à un prix beaucoup plus accessible que le tramway destiné au marché européen et elle pourrait faire fabriquer un dérivé du Citadis dans l'un des pays de l'Est pour un prix encore sensiblement inférieur. Alstom s'intéresse aux projets de tramway en Amérique centrale. On peut avancer une fourchette de coût de construction (génie civil, matériel et équipements) entre 60 et 100 MF le kilomètre pour un système de type tramway au sol. Ce chiffre n'a toutefois qu'une valeur indicative, car le coût est très lié aux conditions locales.
- ¹⁴ Il faut toutefois attendre les tests du bus Karossa de RVI, fabriqué en République Tchèque, destiné à l'exportation. Une centaine d'exemplaires a été mise en service à Beyrouth et un articulé est expérimenté à Abidjan par la SOTRA. Le prix du véhicule standard est d'environ 500 000 F, soit équivalent au bus Mercedes monté au Brésil ou importé d'Algérie.

