

Le transport artisanal, souvent qualifié d'informel, désigne les opérateurs à petite échelle exploitant des taxis collectifs ou des minibus. Il constitue une réalité qui résiste aux discours et aux programmes d'action qui cherchent à le marginaliser au profit du transport collectif organisé sur la base de grandes entreprises, dans la plupart des villes du monde en développement. Il en va de même dans la Région Méditerranéenne où cette forme de transport s'avère très présente, à la faveur de la crise du transport institutionnel. Le Séminaire de recherche organisé à Aix regroupait un nombre volontairement restreint de chercheurs et experts de divers pays, afin d'échanger autour des multiples composantes et facettes de ce transport artisanal, à partir de l'expérience de villes méditerranéennes : expériences de Batna en Algérie, du Maroc et de la Tunisie pour le Maghreb ; expériences de Beyrouth et Istanbul ; vues complémentaires de l'expérience française ainsi que celle de Monterrey (Mexique) ; confrontation avec l'approche de la Banque mondiale.

Xavier GODARD est Directeur de Recherche à l'INRETS-DEST



Coordination scientifique
Xavier GODARD

LE TRANSPORT ARTISANAL DANS LES VILLES MÉDITERRANÉENNES

Actes INRETS n°114



LE TRANSPORT ARTISANAL DANS LES VILLES MÉDITERRANÉENNES



Maison Méditerranéenne
des Sciences de l'Homme,
Aix en Provence

Conformément à la note du 04/07/2014 de la direction générale de l'Ifsttar précisant la politique de diffusion des ouvrages parus dans les collections éditées par l'Institut, la reproduction de cet ouvrage est autorisée selon les termes de la licence CC BY-NC-ND. Cette licence autorise la redistribution non commerciale de copies identiques à l'original. Dans ce cadre, cet ouvrage peut être copié, distribué et communiqué par tous moyens et sous tous formats.



Attribution — Vous devez créditer l'Oeuvre et intégrer un lien vers la licence. Vous devez indiquer ces informations par tous les moyens possibles mais vous ne pouvez pas suggérer que l'Ifsttar vous soutient ou soutient la façon dont vous avez utilisé son Oeuvre.



Pas d'Utilisation Commerciale — Vous n'êtes pas autorisé à faire un usage commercial de cette Oeuvre, tout ou partie du matériel la composant.



Pas de modifications — Dans le cas où vous effectuez une adaptation, que vous transformez, ou créez à partir du matériel composant l'Oeuvre originale (par exemple, une traduction, etc.), vous n'êtes pas autorisé à distribuer ou mettre à disposition l'Oeuvre modifiée.

Le patrimoine scientifique de l'Ifsttar

Le libre accès à l'information scientifique est aujourd'hui devenu essentiel pour favoriser la circulation du savoir et pour contribuer à l'innovation et au développement socio-économique. Pour que les résultats des recherches soient plus largement diffusés, lus et utilisés pour de nouveaux travaux, l'Ifsttar a entrepris la numérisation et la mise en ligne de son fonds documentaire. Ainsi, en complément des ouvrages disponibles à la vente, certaines références des collections de l'INRETS et du LCPC sont dès à présent mises à disposition en téléchargement gratuit selon les termes de la licence Creative Commons CC BY-NC-ND.

Le service Politique éditoriale scientifique et technique de l'Ifsttar diffuse différentes collections qui sont le reflet des recherches menées par l'institut :

- Les collections de l'INRETS, Actes
- Les collections de l'INRETS, Outils et Méthodes
- Les collections de l'INRETS, Recherches
- Les collections de l'INRETS, Synthèses
- Les collections du LCPC, Actes
- Les collections du LCPC, Etudes et recherches des laboratoires des ponts et chaussées
- Les collections du LCPC, Rapport de recherche des laboratoires des ponts et chaussées
- Les collections du LCPC, Techniques et méthodes des laboratoires des ponts et chaussées, Guide technique
- Les collections du LCPC, Techniques et méthodes des laboratoires des ponts et chaussées, Méthode d'essai



Institut Français des Sciences et Techniques des Réseaux,
de l'Aménagement et des Transports
14-20 Boulevard Newton, Cité Descartes, Champs sur Marne
F-77447 Marne la Vallée Cedex 2

Contact : diffusion-publications@ifsttar.fr

www.ifsttar.fr



Coordination scientifique
Xavier GODARD

Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes

Compte-rendu du Séminaire de Recherche
5,6 Juin 2007

Maison Méditerranéenne des Sciences
de l'Homme, Aix en Provence

Actes INRETS N°114
Mars 2008

Coordination scientifique :

Xavier GODARD, Directeur de recherche
godard@inrets.fr

L'Unité de recherche :

Département Economie et Sociologie des Transports (DEST)
2, Avenue du Général Malleret-Joinville 94114 ARCUEIL

Contributeurs au séminaire :

Boubakour Fares,
Chidiac Rola,
Fabianski Caroline,
Godard Xavier,
Le Tellier Julien,
Mitric Slobodan,
Mrahi Rafea,
Quercy Michel,
Villarreal Ana,

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS

Service des publications 2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL CEDEX - www.inrets.fr

© Les collections de l'INRETS

N ° ISBN : 978-2-85782-660-6 N° ISSN : 0769-0266

Fiche bibliographique

UR (1er auteur) DEST	Projet N°	Actes INRETS N° 114
Titre Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes		
Sous-titre Compte-rendu du séminaire de recherche, Aix en Provence, Juin 2007		Langue Français
Auteur(s) Godard Xavier		Rattachement ext. INRETS/DEST
Nom adresse financeur, co-éditeur		N° contrat, conv.
		Date de publication Mars 2008
Remarques		
Résumé <p>Le transport artisanal, souvent qualifié d'informel, désigne les opérateurs à petite échelle exploitant des taxis collectifs ou des minibus. Il constitue une réalité qui résiste aux discours et aux programmes d'action qui cherchent à le marginaliser au profit du transport collectif organisé sur la base de grandes entreprises, dans la plupart des villes du monde en développement. Il en va de même dans la Région Méditerranéenne où cette forme de transport s'avère très présente, à la faveur de la crise du transport institutionnel. Le Séminaire de recherche organisé à Aix regroupait un nombre volontairement restreint de chercheurs et experts de divers pays, afin d'échanger autour des multiples composantes et facettes de ce transport artisanal, à partir de l'expérience de villes méditerranéennes.</p>		
Mots clés mobilité urbaine, transport artisanal, informel, Méditerranée, transport public		
Nb de pages 190	Prix 15,24 €	Bibliographie Oui

Publication data form

UR (1st author) DEST	Projet N°	INRETS proceedings N° 114
Title Small scale transport operators in Mediterranean cities		
Subtitle Proceedings of a seminar held in Aix en Provence, June 2007		Language French
Author(s) Godard Xavier		Affiliation INRETS/DEST
Sponsor, co-editor, name and address		Contract, conv. N°
		Publication date March 2008
Notes		
Summary <i>Artisan transport or paratransit, often named informal, refers to the small scale operators who operate shared taxis or minibuses. It is a reality which resists to the statements and to action programmes aiming at excluding it and supporting an organised public transport system based on large companies, in a majority of developing cities worldwide. The same is observed in Mediterranean where this form of transport reveals to be very present, thanks to the crisis hitting the institutional transport. This Research Seminar organised at Aix en Provence gathered a limited number of researchers and experts coming from various countries, with the aim to exchanging views dealing with the multiple components of this artisan transport, based on cases analyses.</i>		
Key words urban mobility, informal, paratransit, public transport, Mediterranean		
Nb of pages 190	Price 15,24 €	Bibliography Yes

Table des matières

Préambule	9
Xavier Godard	9
Raisons à l'origine du séminaire	9
Plan du compte-rendu	10
Introduction à la question du transport artisanal en Méditerranée	11
Xavier Godard	11
1. Préalable : Eléments de définition et de terminologie	11
2. Quelques rappels partiels sur l'appréhension du transport artisanal	12
3. La réalité du transport artisanal dans les villes méditerranéennes	14
4. Des questions pour le séminaire	17
4.1 Le schéma de complémentarité est-il pertinent ?	17
4.2 La question de l'intégration et de la modernisation de ce secteur d'activité	18
4.3 Thèmes centraux sur lesquels on prévoit d'échanger au cours du séminaire	19
4.3 Complément sur le positionnement du thème	19
Débat 1 Remarques préliminaires sur la notion de transport artisanal	23
Le transport privé dans le cas d'Istanbul	25
Caroline Fabianski,	25
Introduction	25
1. Territoire Métropolitain d'Istanbul, STUPr et informalité :	26
2. Présentation des modes constituant les services de transport urbain privés (STUPr) d'Istanbul.	30
3. Le développement du rail	34
Conclusion	39
Le transport artisanal dans un contexte de crise politique : le cas du Liban.	41
Rola Chidiac	41
1. Le contexte libanais	41
2. La prédominance de la voiture individuelle.	45
3. Le système de transport public	47
3.1 Une offre excédentaire en transports collectifs	47
3.2 Une carence en transports collectifs	52
3.3 La desserte en transports en commun de « l' Aire Urbaine Centrale »	56

4. Conclusion : Un rééquilibrage en faveur des transports collectifs est-il envisageable au Liban ? 58

Transport artisanal et transport par taxi clandestin : Le cas de la ville de Batna (Algérie). Evolution et perspectives 61

Farès Boubakour	61
Introduction	61
1. Le marché après la déréglementation :	62
1.1 Disparition des opérateurs historiques locaux	62
1.2 Explosion de l'offre et foisonnement des opérateurs :	63
1.3 Quelques caractéristiques des opérateurs :	64
1.4 La qualité de service dans les transports collectifs urbains :	65
2. Le transport informel par taxi à Batna : sur certains aspects de l'activité.	66
2.1 Comment travaillent-ils ?	67
2.2 Qui sont-ils ?	68
2.3 Quand travaillent-ils ?	68
2.4 Pourquoi travaillent-ils ?	68
3. Les principaux résultats de l'enquête sur les utilisateurs (les clients) du transport par taxi clandestin à Batna	71
Conclusion	75

Transport des voyageurs par taxis collectifs et louages en Tunisie : un modèle réussi à la ville de Sousse 79

Rafaa MRAIHI	79
1. Introduction	79
2. Crise des entreprises publiques de transport collectif	81
3. Transport artisanal : choix stratégique des autorités tunisiennes	83
4. Modèle tunisien de transport artisanal : Cas du gouvernorat de Sousse	89
5. Réglementation tunisienne du transport par taxis collectifs et louages	94
6. Les taxis collectifs et louages peuvent-ils être des leviers d'un système de transport durable en Tunisie ?	96
7. Conclusion	98
Annexes communication R Mraih	102
Annexe 1 : Processus d'offre à Sousse	101
Annexe 2 : Evolution des parcs de véhicules en Tunisie	104
Annexe 3 : Décret n° 2006-2 du 3 janvier 2006	105

Les taxis collectifs dans les grandes villes marocaines. Quand le transport intercommunal devient transport urbain. 109

Julien Le Tellier	109
Introduction	109
1. Les grands taxis au Maroc : palliatif des insuffisances de l'offre en transport collectif	110
1.1 L'organisation des acteurs : réglementation et fonctionnement du système grands taxis	111

1.2 Les grands taxis collectifs, moyen de transport artisanal ?	114
2. La primauté des grands taxis pour le transport collectif urbain à Tanger et Tétouan : situation spécifique par rapport aux autres villes marocaines	117
2.1 La forte augmentation du nombre de taxis à Tanger et la concurrence avec les autobus	118
2.2 L'augmentation du nombre de taxis à Tétouan	119
2.3 Privilégier les grands taxis pour le transport collectif urbain : un choix identique des autorités locales à Tanger et Tétouan	120
Conclusion : Gouvernance des transports en commun au Maroc : cohésion nationale et contrôle social	122
Débat 2 Compléments et remarques aux exposés	127
Complément et commentaires de l'exposé C Fabianski	127
Complément et commentaires de l'exposé R Chidiac	128
Complément et commentaires de l'exposé F Boubakour	129
Complément et commentaires de l'exposé R Mraïhi	130
Compléments et commentaires de l'exposé J. Le Tellier	132
La politique de transport urbain de la Banque mondiale face au transport artisanal	135
Slobodan Mitric	135
Introduction	135
1. Le contexte	136
2. La stratégie de la BM pour les transports urbains	140
Annexe : Illustrations par des exemples de projets Banque Mondiale	142
Les taxis collectifs : Une solution durable de transport à la demande pour les pays du Nord ?	145
Michel QUERCY	145
1. Les transports à la demande comme réponse à une mobilité de plus en plus protéiforme	146
1.1 Le hiatus entre étalement urbain et transport collectif régulier	146
1.2 Le rôle marginal des taxis dans les pays riches	147
1.3 Des TAD pour l'essentiel conventionnés	151
2. Quel marché pour les transports à la demande ?	153
2.1 Les personnes âgées	153
2.2 Les enfants et les préadolescents	154
2.3 Les migrants alternants et les déplacements professionnels	155
2.4 Les « exclus » de la mobilité	155
3. Quelques exemples de TAD innovants en France	156
3.1 Alliance Transport et Accompagnement (ATA France)	156
3.2 Moto-taxis en Ile de France	157
3.3 TransAPT : une expérience de TAD en milieu semi-rural	158
3.4 Trans'Boulot : le taxi social de Marange-Silvange	159
4. Conclusion	160

Débat 3 Compléments et remarques aux exposés	163
Commentaires et Débat à partir de l'exposé S Mitric	163
Complément et commentaires de l'exposé M Quercy	168
Enseignements de l'expérience de Monterrey (Mexique) : de l'artisanat aux entreprises	169
Ana T. Villarreal	169
Débat 4 Discussion transversale autour des thèmes du séminaire	173
1. Interrogations sur le caractère mafieux du transport artisanal	173
2. Transition et cycles du transport artisanal	175
3. Vers des orientations d'action	176
4. En conclusion	179
Annexes	181
Annexe 1 : Liste des participants	181
Annexe 2 : Fiche établie par X Godard pour le guide de recommandations préparé par Codatu sur la gestion des déplacements dans les villes méditerranéennes : Traitement et encadrement du transport artisanal ou traditionnel	183
Fiche 6-1 Définition, avantages et inconvénients du transport artisanal	183
Fiche 6-2 Les outils d'encadrement du transport artisanal	186
Fiche 6-3 Les outils d'aide à la professionnalisation du secteur artisanal	189

Préambule

Xavier Godard

Raisons à l'origine du séminaire

Le transport artisanal dans les villes en développement est traité depuis de nombreuses années de façon ambiguë, en réponse à un domaine d'activité multiforme aux contours également ambigus. Les premières analyses menées dans les années 70 et 80 sont déjà loin, et pourtant on peut se demander ce qui a changé dans :

- les analyses et la connaissance des pratiques
- les pratiques elles-mêmes : ont-elles évolué ? se sont-elles complexifiées ?
- les attitudes et représentations, les politiques d'action des autorités en charge du secteur
- les recommandations des bailleurs de fonds

L'une des questions récurrentes concerne d'ailleurs la tentation et la possibilité d'encadrer les artisans transporteurs et de les intégrer peu à peu, ou brutalement, dans une forme d'entreprise élargie.

M'étant intéressé très tôt à cette problématique (avec la découverte en 1978 de cette réalité au cours d'une mission à Brazzaville) j'ai souhaité pouvoir faire une sorte de bilan avec de plus jeunes chercheurs avant de prendre une retraite formelle (qui présage peut-être une poursuite d'activités plus informelles...)

La centration dominante actuelle de mes travaux sur l'espace méditerranéen invite à se demander quelle est la réalité des villes méditerranéennes sous cet angle par rapport à d'autres régions du monde. Cette réflexion s'était imposée lors de la recherche du programme PRUD animée par Chantal Chanson Jabeur (Sedet) sur les systèmes de transport urbain à Casablanca, Tunis et Alger ou dans les travaux préliminaires amorcés avec le Plan Bleu en 2003 puis en 2005-2006.

Le hasard des discussions en marge de la conférence Codatu XI à Lyon en 2006, notamment avec Slobodan Mitric, a fait le reste. Le désir d'échanges plus approfondis sur des thèmes importants est apparu par contraste avec l'insuffisance du temps de discussions dans cette conférence, malgré les acquis historiques de débat à Codatu. Ce thème du transport artisanal, même s'il n'est pas désigné comme tel, est par ailleurs toujours l'objet d'interrogations pour de nombreux acteurs, notamment à la Banque mondiale.

Plan du compte-rendu

Le compte-rendu reprend les interventions dans l'ordre où elles ont été présentées au cours du séminaire. Les textes écrits préparés par les auteurs avant le séminaire et ajustés après le séminaire pour publication se succèdent donc dans l'ordre chronologique de leur présentation : après l'introduction thématique et un court débat qui a suivi, sont présentées les analyses portant sur les expériences de Istanbul, Beyrouth et le Liban, Batna en Algérie, le Maroc et la Tunisie. Un exposé sur l'approche de la Banque mondiale est ensuite présenté. Suivent ensuite deux autres exposés l'un sur l'expérience française du transport à la demande et l'autre sur l'expérience de Monterrey au Mexique, ce dernier donnant un éclairage utile à partir d'une autre région du monde que la Méditerranée. Chacune de ces séquences est suivie d'une synthèse des débats qui y ont eu lieu. La présentation du débat final ouvrant certaines questions dont l'analyse devrait être poursuivie conclut ce document qui comporte par ailleurs en annexe la rédaction proposée d'une fiche sur le transport artisanal pour un guide en préparation à l'initiative de Codatu et de la Banque mondiale sur la mobilité urbaine en Méditerranée.

Les restitutions de débat et la mise en forme de ce document ont été établies par Xavier Godard avec l'aide bienveillante de Julien Le Tellier pour le contenu et les conseils de Michèle Bidal pour la mise en forme.

Introduction à la question du transport artisanal en Méditerranée

Xavier Godard

1. Préalable : Eléments de définition et de terminologie

Le *transport artisanal* désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles. Mais il peut y avoir une certaine concentration de la propriété, de sorte que le cœur de la définition doit reposer sur les modalités d'exploitation des véhicules dont la responsabilité est confiée largement au chauffeur, qui apparaît aussi comme un gestionnaire de terrain. Ses initiatives sur le terrain sont sanctionnées d'une façon ou d'une autre par les recettes qu'il retire de son activité. C'est en cela qu'il peut être considéré comme l'exploitant, bien plus que le propriétaire (dans le cas, le plus fréquent semble-t-il, de séparation entre les deux) qui agit alors davantage en rentier, ou loueur de véhicule.

Ce terme de *transport artisanal* a été introduit pour se démarquer de la terminologie dominante de *transport informel*, traduction en français de *informal transport*, mais qui comporte des inconvénients sur la représentation de la réalité désignée¹. En résumé, le terme de *transport informel* peut être récusé pour les raisons suivantes :

- A l'origine le secteur informel désigne des activités proches de la survie, avec des gains faibles et un capital de départ très réduit sinon nul : ce n'est pas le cas du transport motorisé.
- Le terme désigne l'absence de « forme », ce qui est faux puisqu'il y a des règles qui s'appliquent à ce milieu professionnel, règles internes à la profession, mais aussi règles externes puisque dans la majorité des cas l'activité est légale et soumise à autorisation et paiement de taxes.
- Le terme suggère aussi illégalité et donc absence de paiement de taxes, ce qui ne s'applique pas à la majorité des cas où l'activité de transport artisanal peut être légale et reconnue, ou simplement tolérée. Des zones de transgression des règles semblent cependant très présentes dans cette activité, mais on en trouve d'ailleurs aussi dans les entreprises plus formelles.

¹ voir X Godard, Transport public, transport privé, Rapport Inrets, 1987

D'autres termes ont été proposés dans le passé, tels que :

- transport intermédiaire
- transport transitionnel (Bugnicourt, 1981)
- transport non conventionnel
- transport autoproduit (Tarius)

La traduction de transport artisanal en anglais est par ailleurs un casse-tête révélateur. Faut-il dire :

- informal transport ?
- paratransit ?
- micro-entreprise ?
- small size operator ?
- artisan ?

On sait que la terminologie est importante car elle conditionne les représentations implicites que l'on se fait de ce que l'on désigne. Le terme artisanal présente sans doute des inconvénients, mais c'est le moins mauvais terme que nous ayons trouvé.

2. Quelques rappels partiels sur l'appréhension du transport artisanal

Un travail significatif était celui du bureau Jamieson Mac Kay pour le TRRL sur les minibus de Kuala Lumpur, réalisé en 1981. Cette expérience, saluée de façon dithyrambique par A Walters (Banque mondiale) a été le support du plaidoyer pour la privatisation et la déréglementation des transports urbains, dans un schéma qui était classique à la Banque mondiale visant à faire entrer le transport urbain dans l'économie de marché. Mais les limites de l'expérience pouvaient déjà plaider pour un schéma de complémentarité avec les entreprises soumises à des objectifs de service public.

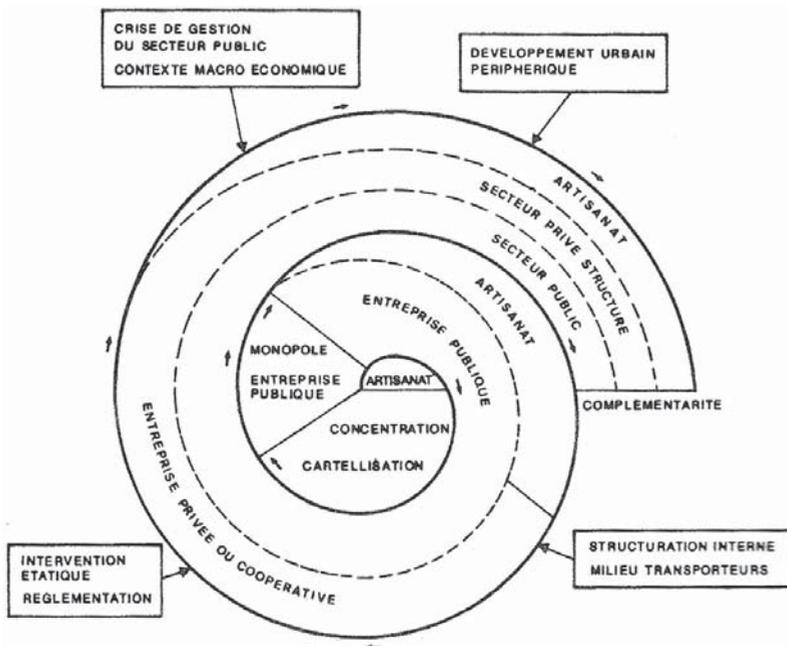
L'expérience de déréglementation des transports à Santiago dans les années 80 a aussi été une étape controversée des expériences relatives au transport artisanal : cette déréglementation ouvrant la voie à une concurrence sauvage a été décriée par de nombreux observateurs fidèles à une approche du service public, dont je faisais partie. On relevait à l'époque de nombreux dysfonctionnements occasionnés par le développement non encadré de cette activité essentiellement artisanale comme c'était la tradition dans les villes latino-américaines, à l'exception du Brésil :

- lignes très longues en raison des détours suscités par la recherche de clientèle, temps de trajet longs ;
- coût élevé à cause de l'entente quasi-mafieuse entre transporteurs sur les tarifs : le schéma de concurrence ne fonctionnait pas en réalité ;

- accidents provoqués par le mode de conduite des chauffeurs cherchant à ramasser le maximum de passagers ;
- congestion due à l'afflux de véhicules de petite capacité dans le centre ville et à leur mode d'exploitation (arrêts intempestifs sur voirie) ;
- coût financier pour la collectivité du fait de l'achat de véhicules en devises qui a du être couvert partiellement par l'Etat après la forte dévaluation de la monnaie chilienne.

La plupart des travaux ont été des analyses statiques du fonctionnement du transport artisanal, car il y avait un besoin de mieux connaître ce qui était présenté comme méconnaissable et échappant à l'analyse. Mais une vision dynamique est aussi apparue nécessaire pour mieux comprendre l'insertion de ce secteur dans un système plus global de transport public.

Figure 1 : Schéma en spirale (Godard, 1987)



SCHEMA EN SPIRALE DE L'HISTOIRE DES SYSTEMES DE TRANSPORT COLLECTIF

A la suite de J Diandas qui proposait une vision circulaire de l'évolution des formes de transport urbain, allant de l'artisanat à l'entreprise, j'ai proposé un schéma en spirale (voir figure) évoquant la coexistence entre artisanat et entreprise, dans un processus de consolidation d'un système de transport aux multiples composantes. Ce schéma a été établi en 1987 et mériterait évidemment d'être affiné et confronté à la réalité observable des vingt dernières années.

Cette vision cyclique avait d'ailleurs été reprise ensuite par O Figueroa dans sa thèse sur les transports urbains en Amérique latine, ou par JM Cusset (article pour RTS...). Elle a été par ailleurs présentée sous une forme proche par J A Gomez Ibanez (1991), ce qui laisserait penser qu'il avait eu connaissance de nos travaux, à moins d'une convergence de pensée remarquable.

De nombreux travaux ont été consacrés à ce secteur du transport artisanal en Afrique sub-saharienne et le terme même de transport artisanal a été peu à peu admis et intégré, de même que le schéma de complémentarité ou de coexistence forcée artisanat/entreprise.

3. La réalité du transport artisanal dans les villes méditerranéennes

3.1 Importance du transport artisanal

Le transport artisanal est très présent dans de nombreuses villes du sud et de l'est de la Méditerranée, tandis qu'il est logiquement absent en Méditerranée du Nord, au moins structurellement. Un travail plus exhaustif devrait être entrepris mais on peut annoncer une présence forte du transport artisanal (minibus, taxis collectifs) dans les principales agglomérations :

- Alger (fourgons)
- Amman (minibus)
- Beyrouth (minibus)
- Le Caire (minibus dits shared taxis)
- Casablanca (taxis collectifs dits grands taxis)
- Damas (microbus)

Tunis fait figure d'exception, le transport artisanal n'y étant présent qu'à la marge, sous forme clandestine. Il est davantage présent en périurbain et surtout en interurbain, comme on le verra.

Istanbul a éliminé ses *dolmus* il y a une vingtaine d'années, ceux-ci n'occupent plus qu'une part très marginale, mais une forme de transport qui semble bien de nature artisanale, occupe une place importante, ce sont les minibuses dits *services* qui assurent une fonction de ramassage.

Les villes secondaires connaissent généralement le même phénomène, avec une ampleur plus grande puisque l'artisanat y est davantage dominant.

On notera que les données disponibles évoquent les minibuses et taxis collectifs de sorte que la qualification d'artisanal est probable mais le lien entre type de véhicule et forme artisanale reste cependant à confirmer dans les cas non étudiés, même si l'on sait la connexion étroite entre les deux.

3.2 Rareté des travaux d'analyse sur ce secteur en Méditerranée, par comparaison avec l'Afrique sub-saharienne

Le transport artisanal domine dans les villes sub-sahariennes, il a suscité un certain nombre de travaux d'études ou de recherche qui ont permis d'en cerner les plus grands traits. Ces travaux ont accompagné le processus de tentative d'intégration de ce transport artisanal dans un système à multiples composantes, avec un schéma de complémentarité que l'on voit à Abidjan, Dakar, Nairobi...

Il n'en est pas de même en Méditerranée, sauf erreur de ma part, où les travaux d'analyse sur ce transport artisanal sont bien plus limités et restreints. On peut y voir plusieurs raisons :

- Faiblesse ou inexistence de ce secteur d'activité, mais les données rassemblées ne confirment pas ce diagnostic.
- Faiblesse générale de la recherche sur les transports et la mobilité urbaine, dans un secteur jugé non prioritaire politiquement, jusqu'à une possible prise de conscience ces dernières années.
- Phénomène conjoncturel et non structurel, c'est-à-dire limité dans le temps, et ne justifiant donc pas d'analyse en profondeur.
- Image négative servant de base au discours classique du dénigrement et de la répression, vers la disparition de ce secteur, qui ne mériterait pas alors d'effort d'analyse.

3.3 Distinguer l'analyse de la réalité et les évaluations que l'on peut porter

Les coûts collectifs et externalités occasionnées par le transport artisanal sont multiples et constituent un sujet important de préoccupation. Les critiques qui en découlent sont souvent radicales et conduisent alors à des objectifs de suppression de l'activité, sans analyse détaillée de ces coûts du transport artisanal et des moyens de les réduire.

Rappelons ces coûts externes, qui concernent essentiellement quatre domaines :

- congestion
- sécurité
- énergie
- environnement (pollution)

Il est d'autres inconvénients dénoncés habituellement de l'offre artisanale de transport, ce sont ceux qui relèvent de la qualité de service offerte. Mais il s'agit alors de coûts internalisés pour les usagers :

- faible confort à bord des véhicules
- temps d'attente aléatoires et fréquences dégradées en heure creuse
- faible disponibilité dans certaines zones

Enfin l'un des effets les plus critiqués qui n'est pas à proprement parler un coût est la concurrence déloyale faite aux entreprises de TC soumises à des contraintes de réseau et de desserte d'un périmètre urbain. Les variables clefs de cette concurrence concernent :

- concurrence en ligne
- conditions de travail non ou peu réglementées
- absence de contraintes de service public

Les entreprises de service public sont dans des schémas de péréquation de recettes entre dessertes assurées sur les différentes lignes, qui sont mis à mal par le transport artisanal se concentrant sur les lignes de plus forte rentabilité... On rejoint là une question qui n'est d'ailleurs pas spécifique au transport artisanal, mais relève de la logique des entreprises privées et de leur encadrement.

Une dernière critique englobante et ambiguë est souvent exprimée (mais cela s'applique alors au secteur informel, voire au transport clandestin plus qu'à l'artisanat en soi...), c'est le fait que l'activité ne soit pas organisée par la puissance publique, qu'elle échappe à l'autorité de l'Etat. Ambigu car cela dénote une vision d'interventionnisme qui a montré son impuissance. Mais révélateur des dérives de caractère mafieux que peut avoir le transport artisanal organisé par certains groupes professionnels à l'écart de la loi établie au niveau de l'Etat.

Nombre de critiques peuvent être tout à fait justifiées, d'autres le sont moins et cela dépend beaucoup de la réalité de chaque ville. Elles méritent cependant des analyses objectives et des évaluations qui précisent les situations de référence qui fondent les évaluations car les jugements à l'emporte-pièces peuvent conduire aussi à des contre-vérités.

A côté des critiques, devraient figurer les avantages et apports importants de ce secteur d'activité, mais ils sont négligés par de nombreux analystes. On notera :

- Forte intégration d'emplois dans des économies soumises à un chômage structurel ;
- Mobilisation de capitaux privés à petite échelle ;
- Bonne fréquence offerte aux usagers ;
- Adaptabilité de l'offre notamment dans les nouvelles urbanisations ;
- Absence de sollicitation des financements publics à l'exploitation.

Indépendamment de ces évaluations, il paraît important de pouvoir analyser le mode de fonctionnement du transport artisanal, quelle est son histoire qui a fait qu'il a pu apparaître et se développer dans telle ville, quels besoins de déplacements il permet de satisfaire, avec quelle efficacité... Les deux fonctions d'analyste et de conseiller du prince doivent être distinguées même si parfois il est commode de les réunir.

3.4 Les politiques à l'œuvre

Les politiques qui se dessinent dans plusieurs pays méditerranéens semblent être fondées sur une reconquête du transport organisé par la puissance publique sur la base d'entreprises, et donc sur une élimination au moins partielle du transport artisanal qui avait occupé une position trop dominante et qu'il est facile d'accuser de tous les maux.

Dans le cas du Maroc, on sait que la fin des Régies laisse la place à de nouveaux Partenariats Public Privé (PPP), qui ne peuvent fonctionner qu'avec une limitation de la concurrence du transport artisanal. Selon les consultants responsables du PDU de Casa, un des enjeux importants sera « comment mettre fin à une activité utile et génératrice d'un grand nombre d'emplois directs et indirects (environ 15 000 familles), mais peu économique pour la collectivité et coûteuse en terme de coût d'insécurité, de pollution et de consommation de carburant. Mais surtout il faudra mettre en place le système de transports en commun qui assurera des prestations de qualité »².

Dans le cas de l'Algérie, cela fait quelques années que les Autorités veulent reprendre la main après une bonne décennie de libéralisation du transport, et promouvoir des entreprises d'autobus, ainsi que des projets de tramway (et de métro pour Alger). Les mesures contraignantes pour le transport artisanal (normes techniques pour le renouvellement des véhicules) sont l'un des vecteurs de cette reprise en main.

Le cas tunisien semble différent dans la mesure où ce secteur artisanal a toujours été cantonné au transport rural et interurbain, et encadré, tout en étant exclu de l'urbain. Mais le périurbain rattrape la ville et le transport clandestin s'invite dans les failles du système institutionnel.

La question est cependant de savoir si dans le nouveau schéma qui se dessine les entreprises structurées seront à même de satisfaire l'ensemble des besoins ou si une complémentarité entreprise/artisan pourra se dégager dans cette nouvelle phase en cours.

4. Des questions pour le séminaire

4.1 Le schéma de complémentarité est-il pertinent ?

Le schéma de complémentarité a été avancé sur la base de plusieurs types d'argumentaire :

- pragmatique : existence de fait de plusieurs types d'opérateurs qu'il faut bien faire coexister
- plus théorique : les avantages comparatifs de l'artisanat et de l'entreprise ne sont pas les mêmes, il y a donc intérêt collectif à avoir un système où chaque forme de transport opère dans les segments de marché où elle est la plus efficace.

² Extrait du PDU : rapport 1 – 5 – Diagnostic des modes de transport

On retrouve d'ailleurs dans cette vision de complémentarité le recouvrement de deux couples de variables :

- *artisan versus entreprise structurée*
- *véhicule de taille réduite versus véhicule de grande capacité*

Toute la question est alors renvoyée à la concentration des moyens de production et au degré d'intégration de ces moyens qu'imposerait la technologie.

Mais l'argument des avantages comparatifs, recevable en théorie, est-il confirmé par la réalité observée ? Les autorités ou les acteurs du système sont-ils en état de mettre en œuvre cette complémentarité, et les artisans sont-ils en état de s'intégrer dans le schéma de complémentarité qui leur serait proposé ?

4.2 La question de l'intégration et de la modernisation de ce secteur d'activité

A partir du moment où l'on accepte l'existence du transport artisanal, la question se pose des modalités d'intégration de ce secteur dans un schéma de complémentarité avec des entreprises structurées, dès lors que la taille de l'agglomération dépasse un seuil justifiant la mobilisation d'entreprises pour le transport de masse.

La multiplication de certains effets négatifs conduit logiquement à des stratégies de limitation ou d'atténuation de ces effets, de même que la recherche d'efficacité conduit à vouloir moderniser et professionnaliser ce secteur. De multiples tentatives des pouvoirs publics peuvent être relevées ici ou là, mais un bilan sérieux reste à faire. L'une des questions majeures est de savoir si la nature même du transport artisanal ne condamne pas à l'échec ces tentatives : on peut alors retrouver le débat sur le caractère informel de l'activité, qui serait intrinsèquement hermétique à ces efforts de formalisation. Il s'agit en fait de savoir quels sont les paramètres qui doivent faire l'objet de formalisation et d'un cadre réglementaire, et ceux qui relèvent de l'initiative propre aux opérateurs.

L'intégration du transport artisanal passe par le renforcement de règles de gestion collective des opérateurs, et l'on se rapproche alors d'une forme d'entreprise structurée. Plusieurs stratégies des pouvoirs publics semblent possibles, selon la progressivité des mesures mises en place.

Des travaux de la Banque mondiale ont essayé de dessiner les schémas possibles de complémentarité, selon le contexte de la demande de transport (degré d'intensité de demande pour l'espace de voirie) lié notamment à la taille des agglomérations et à la capacité d'intervention publique pour faire respecter la loi³... Une distinction essentielle qui en résulte concerne la concurrence pour accéder au marché ou la concurrence directe sur le marché.

³ Voir Talvitie 2004

4.3 Thèmes centraux sur lesquels on prévoit d'échanger au cours du séminaire

De multiples questions pourront être abordées, tout en sachant que l'on ne pourra que survoler la plupart d'entre elles. On tachera de structurer les discussions autour de quelques questions transversales telles que :

- Questions de définition : clandestin, informel et artisanal ;
- La réalité du transport artisanal aujourd'hui ;
- Mise en perspective historique du transport artisanal : conditions de son apparition et de son développement, facteurs éventuels de son déclin. La mise en perspective dynamique montrant une évolution des relations entre artisanat et entreprises sous forme d'une consolidation d'un système aux composantes multiples est-elle confirmée ? Quels sont les moteurs actuels de ce type de dynamique ?
- Avantages et inconvénients du transport artisanal, quoi de neuf depuis une vingtaine d'années ?
- Les relations de clientélisme avec les milieux administratifs et politiques et les dérives mafieuses ;
- Possibilité d'organisation et de modernisation du transport artisanal ;
- Quelles modalités de cohabitation avec les entreprises de transport public ?
- Centration sur le contexte méditerranéen et comparaisons avec d'autres régions du monde ;
- Quel est l'avenir de ces formes de transport à la lumière des perspectives :
 - Reprise en main des autorités sur les questions de transport urbain
 - Métropolisation et périurbanisation
 - Chômage structurel
 - Hausse des coûts de l'énergie
 - ...

4.3 Complément sur le positionnement du thème

Ce thème du transport artisanal a été traité dans un rapport de synthèse en 1987. Il a concerné ensuite de nombreux travaux en Afrique subsaharienne. Il est troublant de constater que ce secteur est toujours très présent et s'est même développé à la faveur de la crise des entreprises structurées, et grâce aux politiques néolibérales préconisées par la Banque mondiale.

Il faudrait alors pouvoir démêler les relations entre secteur artisanal et déréglementation. De manière paradoxale, j'observe que dans le passé :

- j'ai critiqué le schéma d'économie de marché et de déréglementation préconisé par la BM dans les années 80 et mis en application dans les années 90.⁴
- J'ai analysé le secteur artisanal et m'en suis fait en quelque sorte le défenseur, en plaidant depuis longtemps pour un schéma de complémentarité.

Mais ces deux positions sont-elles compatibles ?

Références bibliographiques

- Banque mondiale (2002) Villes en mouvement, Etude stratégique de transport urbain
- Cervero Robert (2000), Informal transport in the developing world, Unchs, Nairobi, 288 p.
- Chanson Jabeur C. (2004), Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines. Algérie, Maroc, Tunisie, Rapport de recherche PRUD, Sedet/Inau
- Godard X. (ss direction) (1984), Transport urbain dans les pays en développement : contraintes et opportunités. Synthèse, conférence Codatu III, Le Caire, Codatu,
- Godard X. (ss direction) (1987) Quelles politiques de transport urbain pour les pays en développement ? Débat autour des options de la Banque mondiale sur les transports collectifs. Compte-rendu de la Journée Spécialisée du 25 juin 1987, Inrets, 142 p
- Godard X. (1987), Transports privés, transports publics, expériences de villes du Tiers monde, Synthèse Inrets N°3, Janvier, 96 p.
- Godard X. (ss direction) (2002), « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif », Karthala-Inrets, 416 p.
- Godard X. (2004), Re-exploring some reasons of the low capacity vehicles success in public transport production in developing cities, WCTR Conference, Istanbul, juillet
- Godard X. (2005) Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel, RTS 88, 225-242, ed Lavoisier
- Godard X. (2006), Coping with paratransit in developing cities, a scheme of complementarity with institutional transport, communication at the Future Urban Transport Conference held in Göteborg, April 2006

⁴ voir journées Inrets sur la doctrine de la BM, en 1987, ou encore atelier durant la conférence Codatu au Caire en 1986....

Gomez-Ibanez J., et Meyer J. (1991), « Transit bus privatization and deregulation around the world : some perspectives and lessons », *International Journal of Transport Economics*, Vol. 18 : 231-258.

Plan Bleu (2005), *Méditerranée : les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Editions de l'Aube, 432 p

Talvitie A (2004), Does urban transport have future ? in *Towards more attractive urban transportation*, Proceedings Codatu XI, Codatu, Lyon

Débat 1

Remarques préliminaires sur la notion de transport artisanal

Il convient de cerner dans les manifestations du transport artisanal ce qui relève du conjoncturel et ce qui est structurel. Des formes de transport considérées au départ comme conjoncturelles et éphémères sont devenues structurelles, car elles se sont finalement inscrites dans la durée. Le processus qui semble commun à beaucoup de villes est l'émergence de pratiques interurbaines (*versus* urbaines inter-quartiers) et leur consolidation progressive dans un espace urbain aux dimensions de plus en plus métropolitaines. Ce qui était exceptionnel se généralise avec la métropolisation : par exemple, les lignes urbaines des grands taxis au Maroc, alors que ces taxis collectifs avaient une fonction interurbaine à l'origine.

On se heurte à une contradiction dans le souci double de prendre en compte les vertus du transport artisanal d'un côté et de préserver ou de promouvoir le service public de l'autre côté, car ce dernier suppose une réglementation stricte qui paraît opposée au fonctionnement informel du secteur artisanal, quelle que soit l'appellation.

Des interrogations de fond portent en effet sur les termes de *artisanal* ou de *informel*. La difficulté est toujours de distinguer ce qui est légal et illégal. Mais où est la frontière entre les deux ? Un exemple extrême est cité pour illustrer la complexité de la réalité, celui de Dakar où la nouvelle entreprise créée par le Président Wade était au départ informelle selon certains critères classiques (absence de statut, autobus non immatriculés). Les autorités doivent constamment se poser la question : faut-il *fermer les yeux* ou non ? Faut-il « laisser faire » ou réguler ? Cela pose le problème des autorités floues. A Beyrouth on désignerait ces transports clandestins par le terme « *ratafa* ». La « *ratafa* », ou grade de l'appui du chauffeur dans la hiérarchie politique, semble par ailleurs être le mot d'ordre qui règne dans les milieux du transport artisanal au Liban. Au Maroc, *ratafa* désigne aussi les taxis clandestins, mais on sait que ces transports sont très liés à la police et que les véhicules peuvent même appartenir à des agents des forces de l'ordre couvrant les pratiques illégales du chauffeur. *In fine*, le transport artisanal n'a pas qu'une fonction stricte de transport et constitue d'une certaine manière un outil de régulation sociale et de contrôle.

Il y a une multitude de termes pour désigner ces formes de transport, comme c'était indiqué en introduction. Par exemple le terme transport *autoproduit* qui exprime l'idée de solidarité de groupe. Cette diversité de termes rejoint la diversité des réalités observées dans différentes villes ; elle ne ramène pas à un modèle unique.

Le terme « artisanal » ne reflète-t-il pas une référence européenne, type PME ? Ce terme n'est pas bien compris en Algérie, où l'artisanat signifie une petite entreprise familiale (une entreprise = un véhicule). Tout le problème est de savoir si l'on est dans ou hors de la réglementation. La réalité algérienne est faite surtout de taxis clandestins, qui sont mal connus, en raison du manque d'études. La crise politique algérienne et le contexte de guerre civile expliquent le développement de ce mode de transport dans les années 90, quand le transport urbain n'était pas prioritaire pour les autorités. La libéralisation débouche la fois sur l'émergence de petites entreprises familiales et des taxis clandestins, l'informel constituant une réponse à la crise et au chômage.

Il faudrait établir une sorte de typologie (*taxonomy*) des formes de transport, en recourant à une liste de variables classiques d'analyse dont on croiserait les éléments (coûts, pollution, etc.).

Il faudrait également identifier quand les transports informels (*informal transport*) posent des problèmes (prédation des parts de marché, insécurité) et à qui (quels groupes, quels acteurs du système). Comme la question de la *formalisation* / *normalisation* / *régularisation* / *restructuration* se pose inévitablement par rapport à ces transports, celle qui vient ensuite est de savoir sur quels éléments la formalisation doit porter. Une approche tournée vers l'action conduit alors à une typologie / taxonomie des actions à mener selon les divers paramètres présents de façon à y apporter des corrections (qualité de services, conflits).

Pour illustrer la variété des situations et des termes avec le cas d'Istanbul, il convient de rappeler que la notion première en Turquie est celle de transport privé. On ne parle pas de transport artisanal, bien que certains modes dépendent de la Chambre des artisans. On oppose transport privé et transport public en fonction du statut des opérateurs. Les initiatives des petits transporteurs privés s'expliquent par l'étalement urbain. Cela s'insère dans un schéma d'urbanisation mal maîtrisée avec de nombreuses constructions illégales, et un schéma de planification mal appliquée. Les critères d'évaluation appliqués à ces transports privés dans la démarche de planification des transports nous semblent mal adaptés, comme on l'argumente dans l'exposé sur Istanbul.

Le transport privé dans le cas d'Istanbul

Caroline Fabianski,

Introduction

Cet exposé est le fruit d'un travail de terrain réalisé en 2006 au sein de l'Observatoire Urbain d'Istanbul (OUI). Il s'agissait alors de prendre connaissance des spécificités des transports collectifs d'Istanbul afin de préparer un projet de recherche pour une thèse de doctorat en économie des transports. Le projet de recherche consistait alors à explorer comment l'application des méthodes d'évaluation coûts-bénéfices des infrastructures de rail urbain s'adaptait à la spécificité des contextes. C'est dans ce cadre que la question des transports informels a émergé dans l'étude du cas d'Istanbul.

Les transports collectifs d'Istanbul se caractérisent par le nombre de modes se différenciant par les types de véhicules exploités et leur mode de gestion. Comme il l'a été précisé en introduction de ce séminaire, le caractère informel des transporteurs se définit relativement à un secteur institutionnel qui est mieux régulé par l'autorité publique : essentiellement la Mairie Métropolitaine d'Istanbul (*İBB*) pour Istanbul. Dans cette optique, il s'agit de considérer les relations entre un secteur de transport institutionnel, constitué d'entreprises publiques sous l'égide de l'*İBB* et un secteur moins concentré, de nature plus entrepreneuriale où les informations restent fragmentées et soumettent le chercheur à un effort d'investigation plus important.

A des fins d'analyse, nous utiliserons donc le terme Système de Transport Urbain Privé (STUPr) pour désigner des modes financés et exploités au sein de coopératives de chauffeurs, et le terme Système de Transport Urbain Public (STUPu) pour les modes institutionnels. Ici, l'usage de l'opposition public/privé est choisie afin de conserver l'appellation turque désignant les modes de transport collectifs informels : *Özel Toplum Araçları* (selon une traduction littérale : véhicules de transport collectif privés). De plus, le terme de système est retenu dans les deux cas afin de souligner que malgré la diversité des modes et leur apparente indépendance, il existe entre eux des interactions qui suggèrent qu'ils sont les éléments d'un complexe tout.

Dans le contexte d'Istanbul, les mesures de l'*İBB* concernant les transports urbains consisteraient à intégrer les STUPr et les STUPu sur la base de leurs avantages comparatifs respectifs. Cette initiative correspondrait à une nécessité

introduite par le développement progressif d'un large système de transport en site propre. Dans le discours, l'intégration des STUPr et des STUPu devrait à la fois reposer sur l'efficacité économique dans la gestion des modes et l'intermodalité dans l'organisation des dessertes. Dans cette configuration, chaque mode aurait sa place. Cependant, ces objectifs soulèvent des contradictions qui ne font pas l'objet d'une politique de transport aux principes clarifiés. En pratique, nous avons observé que l'action publique dans le domaine des transports collectifs avait tendance à pénaliser systématiquement les activités des STUPr, suggérant une volonté politique de les faire disparaître. En ce sens, il y aurait un décalage entre l'intégration des modes qui prône une certaine acceptation des STUPr et de leur rôle dans la mobilité urbaine, et les mesures prises qui tendraient à les marginaliser. Quelles seraient les explications de ce décalage ?

Cet exposé consiste essentiellement à expliciter et à relativiser cette observation en présentant :

- Les spécificités des STUPr d'Istanbul : une brève description.
- L'articulation entre le développement des systèmes de transport et l'aménagement de l'espace.
- Les grandes lignes de la « politique » de transport urbain.
- L'analyse coûts- bénéfices de la ligne de métro léger entre les arrondissements d'Üsküdar et d'Ümraniye qui présente les conditions de substitution entre STUPr et STUPu.
- Les évolutions du cadre institutionnel et le processus décisionnel : un processus d'intégration entre STUPr et STUPu qui repose sur des négociations et des rapports de force.

1. Territoire Métropolitain d'Istanbul, STUPr et informalité :

Le territoire urbain d'Istanbul pourrait s'assimiler à la région de Marmara (voir Figure 1). Il s'étendrait bien au-delà du périmètre administratif de l'*IBB* (voir figure 2 : il est représenté par la tâche brune,) qui comptait pourtant à lui seul 10 millions d'habitants⁵ en 2000. Si l'offre institutionnelle (STUPu) tend à se limiter à ces frontières, par contre les dessertes des modes de plus petites capacités vont au-delà pour mieux prendre en compte la région métropolitaine (voir figure 2 : la tâche jaune).

Au niveau économique, le taux de croissance annuel du pays est de l'ordre de 7 %⁶. Istanbul constitue un véritable moteur pour l'économie turque en

⁵ Türkiye İstatistik kurumu. Bolgesel İstatistikler
<http://www.tuik.gov.tr/BolgeselIstatistik/kentArastirmasiSorgula.do>,

⁶ Chiffre de l'OCDE pour 2005
<http://stats.oecd.org/wbos/viewhtml.aspx?queryname=334&querytype=view&lang=en>

représentant environ 27 % des revenus du pays⁷ ; aussi, elle contribue chaque année à 40 % du budget de l'Etat contre seulement 8 % des dépenses.⁸ Cependant, Istanbul se distingue également par l'importance des inégalités de revenus : le quintile le plus aisé de la population regroupe à lui seul 64 % des revenus de la métropole alors que le quintile le plus pauvre se partage seulement 4 %.⁹

En 1997, l'automobile représentait 33 % des déplacements.¹⁰ Selon les chiffres de l'Institut national de statistique, entre janvier et novembre 2005, le seul département d'Istanbul concentrait sur son territoire 27 % des 5.730.320 voitures du pays. Depuis 1992, leur nombre a augmenté plus vite que celui de tous les autres véhicules motorisés. En 2005, on a d'ailleurs enregistré une forte croissance des ventes de véhicules neufs¹¹.

Brièvement, la croissance du territoire fut l'objet de migrations importantes dues à un exode rural tardif, qui serait pourtant à relativiser à partir des années 80. Selon les travaux de Ritter et Toepfer cités par Pérouse (1998), cette période marque une période où Istanbul a commencé à attirer plus de populations urbaines que rurales. La croissance démographique s'est traduite par une extension rapide de l'espace urbain, posant des problèmes en termes de développement des réseaux de services publics (notamment les infrastructures de transports et de canalisations). Mais si Istanbul doit faire face de manière récurrente à des goulets d'étranglement au niveau des équipements se traduisant par des problèmes de congestion importants dans les transports, ce serait également lié à une série de mauvais choix en termes d'aménagement et de planification urbaine.

Ainsi l'analyse de Tekeli (1994) montre comment, dans les années 50 à 90, le développement d'Istanbul fut pris dans un cercle vicieux qui alternait des efforts de planification et de contrôle par les autorités centrales et des initiatives opportunistes de la part des acteurs locaux. Les plans directeurs, élaborés pour des périodes de 20-30 ans, se heurtaient d'une part à des capacités budgétaires limitées pour assurer leur application dans la durée, d'autre part à la remise en cause de leur raison d'être au regard de la croissance urbaine. Des lors, les autorités locales se seraient organisées afin de remédier aux besoins. Mais, dans l'ensemble ce sont les actions spontanées et décentralisées qui dominèrent : c'est sur le mode de l'appropriation illégale que le territoire s'urbanise : dans les années 60, le squattage des terrains du Trésor Public par des petits promoteurs comme par les populations migrantes commence.

⁷ Istanbul Büyükşehir Belediyesi [Site de la Mairie Métropolitaine d'Istanbul sur l'activité et la croissance économique d'Istanbul.]

<http://stats.oecd.org/wbos/viewhtml.aspx?queryname=334&querytype=view&lang=en>

⁸ Idem

⁹ Idem

¹⁰ Enquêtes ménages de 1997 (ITÜ)

¹¹ Enquête publiée par le supplément de *Cumhuriyet* du 01/02/2006 consacré à l'automobile.

Figure 1 : la tâche urbaine d'Istanbul

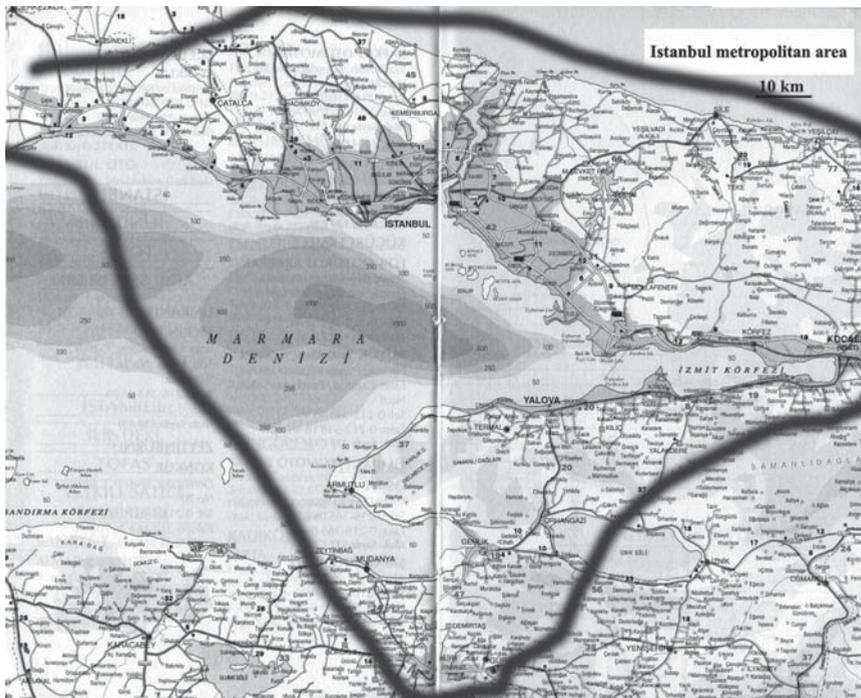
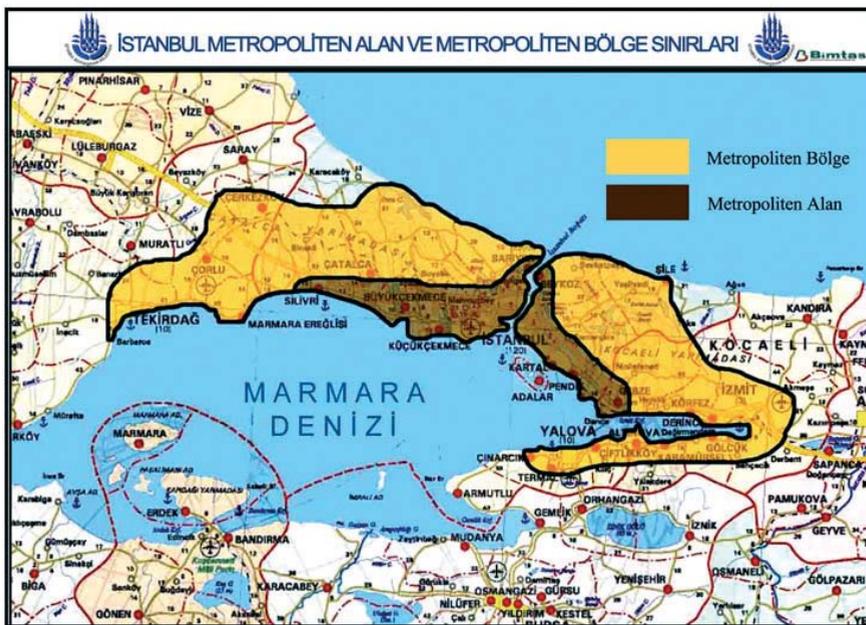


Figure 2 : les limites de la région et la Mairie métropolitaines



Les premiers *gecekondu*,¹² quartiers spontanés d'apparence variable, voient le jour. Constituant des enjeux politiques importants, ces constructions sont régulièrement amnistiées, puis intégrées à l'espace urbain, tout en repoussant sans cesse les frontières.

Dans ces conditions, les infrastructures de transport comme les équipements publics en général font l'objet d'enjeux politiques importants. Jusqu'en 1984, date de création de l'*İBB* en tant qu'autorité métropolitaine, les grands programmes d'opérations urbaines étaient associés aux Premiers Ministres puis ensuite aux Maires Métropolitains. Cependant, ces initiatives restent soumises aux opportunités de financement. Au niveau des transports, dès les années 50 le Premier Ministre Menderes oriente les investissements vers la route et le développement de l'automobile. En 1973, le premier pont du Bosphore et sa ceinture autoroutière sont réalisés avec les financements et l'aide technique de la Banque Mondiale. Le deuxième suivra en 1989, mais Dalan -le premier Maire Métropolitain d'Istanbul, avait également prévu un système sur site propre qui ne fut jamais construit. De plus, concernant les transports collectifs, il créera la compagnie maritime municipale *İDO*, soit les autobus de la mer. Alors que les problèmes de congestion font déjà l'objet de préoccupations et appellent toujours plus d'investissements routiers, des mesures en faveur des transports collectifs semblent se présenter comme une nécessité. Pourtant, dans la pratique, les mesures pour les transports urbains collectifs resteront sensiblement limitées- en parallèle, des facilités de crédit sont accordées pour permettre la motorisation des ménages. (Ulengin, 1994). Néanmoins, la population d'Istanbul n'avait pas les moyens économiques de se motoriser au même rythme que les villes des pays développés.

De manière similaire au logement, des initiatives décentralisées s'organisent pour répondre aux déplacements d'une population croissante avec des revenus limités. En conséquence, l'émergence des modes routiers de petite capacité, en particulier les taxis partagés (*dolmuş*) et minibus seraient une conséquence indirecte des choix d'aménagement de l'époque. Dans la mesure où les *Gecekondu* avaient constitué une façon bon marché de se loger pour les migrants, on peut considérer le développement des *dolmuş* et des minibus comme des transports publics *low-cost* qui correspondent naturellement à ces quartiers. En ce sens, l'informalité d'Istanbul reposerait sur ces logiques de développement qui émer-

¹² Le *Gecekondu* serait l'équivalent turc du *bidonville* africain ou du *favela* brésilien. Il s'applique aux flux de villageois qui défient les lois de l'urbanisme en s'installant sur des terrains appartenant à l'Etat ou la Municipalité sans permis de construire et droit de propriété. Cependant, le terme reflète un biais culturel propre à l'identité nationale turque lorsqu'on considère l'aspect humain, notamment au regard des spécificités religieuses mais aussi l'esprit d'entreprise et d'initiative qui caractérise ces populations et les tourne vers des activités économiques basées sur l'entrepreneuriat. (Karpas, 2004). Par contre, Perouse (2004) insiste sur l'obsolescence du terme aujourd'hui. Nés dans les années 50, il rappelle que la plupart des quartiers de ce type ont été pour la plupart légalisés, renforcés au niveau du bâti et intégrés à l'environnement urbain par des textes de lois. Cette définition est intéressante car elle permet de considérer ces quartiers en tant que mode de développement de l'espace urbain à part entière et pas forcément comme un élément marginal ou un dysfonctionnement.

gent à la marge des procédés de planification mais constituent le schéma d'urbanisation propre à la métropole.

Au sens de Sassen (1988), les STUPr font partie de cette dualité entre les structures institutionnelles et plus informelles, impliquant une relation complexe qui fait que l'existence des uns implique celle des autres. D'ailleurs comme les *gecekondu*, les modes de transport de petite capacité ont subi des transformations dans le temps et se sont intégrés à l'espace urbain. L'informalité des STUPr serait donc en partie « historique ». Cette hypothèse serait à nuancer par des données quantitatives et qualitatives sur les motifs de déplacements et les attributs de leurs usagers. A l'exception de l'ouvrage de Tekeli & Okyay (1980) sur l'usage des *dolmuş* et des minibus dans les villes turques, les travaux à ce sujet sont rares. Une autre piste de réflexions consisterait à prendre en compte la motorisation des ménages. Les habitants des quartiers *gecekondu* sont aussi concernés par les phénomènes de motorisation tout comme des habitants de quartiers plus conventionnels se voient utiliser les *dolmuş* et les minibus (Danielson & Keleş, 1985, p. 43)¹³.

2. Présentation des modes constituant les services de transport urbain privés (STUPr) d'Istanbul.

Aujourd'hui, les STUPr regroupent différents modes de transport et de véhicules. Si nous avons pu observer que le terme de *dolmuş* et de minibus sont confondus dans certaines villes turques, en revanche à Istanbul, ils sont clairement distincts les uns des autres. Les *dolmuş* sont des véhicules de 8 places assises, qui ne partent que lorsqu'ils sont pleins. Ils couvrent des liaisons de type centre à centre bien définies, traversent les ponts du Bosphore et sont reconnus pour la rapidité et la bonne qualité de leur service. Dans l'ensemble ils correspondent à un service de qualité supérieure : ce sont des "taxis partagés", ils sont d'ailleurs gérés au sein de la même chambre d'artisans, *Esnaf Odası*, que les taxis individuels.

Les minibus sont des véhicules d'apparence plus archaïque que les *dolmuş*, avec des capacités de 23 places, mais souvent en surcharge. Ces modes se sont développés avec la croissance du territoire, l'étalement urbain et les quartiers *gecekondu*. La traversée du Bosphore leur a été interdite dès 1991 suite à une volonté de rationaliser l'usage de la voirie. Ils se distinguent souvent d'après la presse pour leurs comportements prédateurs sur les routes, leurs pratiques mafieuses dans le partage du marché et comme une source de pollution.

¹³ Il n'y a pas de frontières "rigides" entre les pratiques caractérisant les secteurs traditionnels et informels ; les habitants des *gecekondu* se sont également motorisés, et inversement les habitants de quartiers réguliers sont amenés à utiliser des *dolmuş* ou les minibus.

Photo 1 : Emplacement de *dolmuş* près de la place de *Taksim* (2006)



Photo 2 : emplacement des minibus (2006)



Photo 3 : un *motor*



Les *servis* sont des véhicules assurant un service de ramassage scolaire et salarié. La taille et le type des véhicules sont variables, mais ils se présentent généralement comme des camionnettes d'environ 25 places assises. Dans leur cas, les motifs de déplacements qui leur sont associés sont clairement définis : le domicile-travail et le domicile école. L'entreprise, ou l'établissement scolaire, organise directement le service avec le transporteur. La presse fait souvent état

des accidents et des pertes humaines (souvent des enfants) dans lesquelles ils sont impliqués. Ils augmentent leurs tarifs, souvent, de façon soudaine. Les coopératives de transporteurs sont nombreuses d'où la difficulté de faire appliquer les règles de conduite et de sécurité. Le partage du marché est souvent qualifié de « mafieux », accentuant l'image négative du système auprès des populations.

Les *motors* sont les plus petits des modes maritimes, la fréquence de leurs services est comparable à celle des *dolmus* routiers. Leur activité se concentre sur les itinéraires maritimes les plus courts et à plus forte fréquentation, généralement la traversée Europe-Asie. Les deux entreprises Dentur-Avrasya et Turyol disposent d'équipements neufs. A elles deux, elles représentent 27 % des déplacements maritimes, dont on déplore souvent le déclin au profit des modes routiers. Leur activité est restreinte par l'attribution d'embarcadères, ce qui limite leur expansion en les soumettant aux autorisations de la Municipalité Métropolitaine (*IBB*).

Tableau 1 : Répartition des déplacements quotidiens effectués en modes routiers (1997)

Modes	Déplacements	%
IETT	1,500, 000	16.18
ÖHO	800,000	8.63
automobile	3,100,000	33.44
Minibus	2,000,000	21.6
<i>Dolmu</i> ^o	70,000	0.75
Taxi	750,000	8.09
<i>Servis</i>	1,050,000	11.32
total	9,270,000	100

Source : *İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası*, 2002

Tableau 2 : Répartition des véhicules routiers de transport de personnes (1997)

Modes	Véhicules	%
IETT	2 587	0.15
ÖHO	1229	0.07
automobile	1,628,367	96.5
Minibus	5860	0.35
<i>Dolmu</i> ^o	590	0.03
Taxi	17,416	1.03
<i>Servis</i>	32,000	1.9
Total	1,688,049	100

Source : *İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası*, 2002

Malgré leurs différences, les STUPr se constituent en coopératives et conservent de ce fait un caractère artisanal. De plus, tous revendiquent leur existence comme le résultat de l'échec des autorités publiques à répondre aux besoins de déplacements par le biais des autobus. Par exemple, les *motors* attribuent les prémices de leur activité aux petites barques qui permettaient la traversée du Bosphore sous la période ottomane. Dans les années 50, les développements technologiques ont permis la motorisation de ces activités pour finalement regrouper les exploitants sous un mode coopératif en 1997.¹⁴

Dans le temps, les STUPr d'Istanbul ont tous fait, à un moment donné, l'objet de l'intervention publique. La définition des itinéraires et l'émission des plaques d'exploitation furent gérées par les autorités départementales. Si l'*IBB* en 1984, fut aussi dotée de compétences dans l'organisation des transports urbains avec un centre de coordination (*UKOME*), le transfert des compétences ne fut pas immédiat et est resté confus (*Fabianski*, 2006). Ceci pourrait expliquer le manque de contrôle sur le nombre de véhicules. De plus, les modes routiers se sont constitués en véritable *lobby*, des groupes de pression difficiles à faire fléchir. Par exemple, comme le fait remarquer *Godard* (2004), l'activité des *dolmus* s'est sensiblement transformée entre celle qu'ils effectuaient dans le passé et celle à laquelle ils sont confinés aujourd'hui. Leur nombre a été réduit drastiquement et le parc renouvelé à plusieurs reprises, d'où une certaine légitimité par rapport aux autres modes des STUPr.

Dans l'ensemble, la congestion et la sécurité sont les principaux problèmes posés par ces modes de transport collectifs. Mais les mesures prises à leur rencontre n'en restent pas moins questionnables lorsque la place de la voiture est prise en considération. Par exemple, il peut être noté que, les minibus ayant été écartés des traversées du Bosphore, « l'espace » gagné fut rapidement comblé par l'automobile... Là encore, les relations qui lient les STUPr aux autorités publiques ne semblent pas s'intégrer dans une politique bien claire. Les STUPr soulèvent également des questions « d'image » auprès des autorités métropolitaines. Dans un sens ils rappellent des années de développement mal contrôlé, ou trahiraient encore la persistance de ce mode d'urbanisation à Istanbul. Sur ce dernier point, il faut examiner comment les modes de transport informels émergent les uns par rapport aux autres : lorsque le nombre de certains modes est réduit par les autorités, cela entraîne-t-il d'autres initiatives spontanées en compensation ? Y aurait-il un remplacement d'un mode par un autre ?

Les mesures et les décisions prises dans le domaine des transports restent trop sectorielles et ne permettent pas de prendre en compte la mobilité dans son ensemble, alors même que la contribution des STUPr y reste non négligeable (voir tableau 1)

¹⁴ Voir le site internet de la compagnie *Dentur-Avrasya*. <http://www.denturavrasya.com/tarihce.asp>

3. Le développement du rail

Dans cette partie, il s'agit de mettre en perspective les initiatives destinées à organiser les systèmes de transports collectifs existants autour de la mise en place progressive des infrastructures de site propre (figure 3).

L'organisation des systèmes dans l'espace est réalisée selon les capacités des modes et la demande. La Municipalité d'Istanbul organise ainsi les modes de plus petite capacité autour des lignes de métro (tableau 3)

C'est dans ce sens que l'intermodalité et la complémentarité des modes sont introduites sur le territoire de l'*IBB*. Cependant, le cadre institutionnel supportant ces initiatives est complexe et les compétences sont fragmentées. A des fins de cohérence et d'applicabilité, la stratégie affichée est de faire de l'*IBB* l'autorité organisatrice des transports urbains à l'échelle du Grand Istanbul. Ceci, tout en l'impliquant financièrement dans la production des services par le biais des compagnies qui lui sont directement rattachées. La gestion des équipements qui dépendait essentiellement d'autorités nationales lui a été peu à peu transférée. Cependant, ce processus privilégie systématiquement les STUPu, (en l'occurrence ses propres modes) dans le renouvellement des parcs de véhicules, dans l'intégration des tarifs et l'aménagement des places de transbordement. Ces mesures dégradent la compétitivité des STUPr tout en favorisant un report modal progressif vers les STUPu. (figure 4)

De plus, L'*IBB* manifeste sa volonté de contrôle sur les STUPr en s'impliquant dans les conditions d'activité : il s'agit notamment de faire enregistrer les véhicules, s'assurer que les chauffeurs possèdent un niveau d'éducation minimum, les connaissances des règles de conduite et des mesures de sécurité nécessaires à l'activité ...¹⁵

Réciproquement, puisque les STUPr ne sont pas subventionnés par l'*IBB*, ce gain de part de marché des STUPu peut se faire aux dépens de l'efficacité économique et de gestion. Avec le développement du réseau ferré, les premières lignes de métros et de tramways ont d'abord été intégrées au système de bus de la compagnie publique IETT. Concernant l'intégration tarifaire, elle est partielle et progressive, à l'image du cadre institutionnel. Elle repose sur la mise en place de l'abonnement et de tarifs différenciés parmi la population. De plus, les slogans publicitaires de l'*IBB* suggèrent une volonté de mettre en place un service de transport collectif qui s'appréhenderait davantage en termes de déplacement en favorisant les correspondances :

- « *Un réseau de transport géant s'attaque au grand Istanbul : prends des correspondances et n'attends plus, prends des correspondances et gagne du temps.* »

¹⁵ Les détails des démarches à effectuer par les transporteurs sont affichés sur le site internet de l'*IBB*. Depuis peu une fonction semble avoir été créée au sein du département transport de l'*IBB* pour assurer que les nouvelles mesures liées aux activités de transport sont appliquées tout en multipliant les contrôles de police. Voir le site : <http://www.ibb.gov.tr/topluulasim/>

Figure 3 : les infrastructures de site propre sur le territoire de la Mairie Métropolitaine d'Istanbul

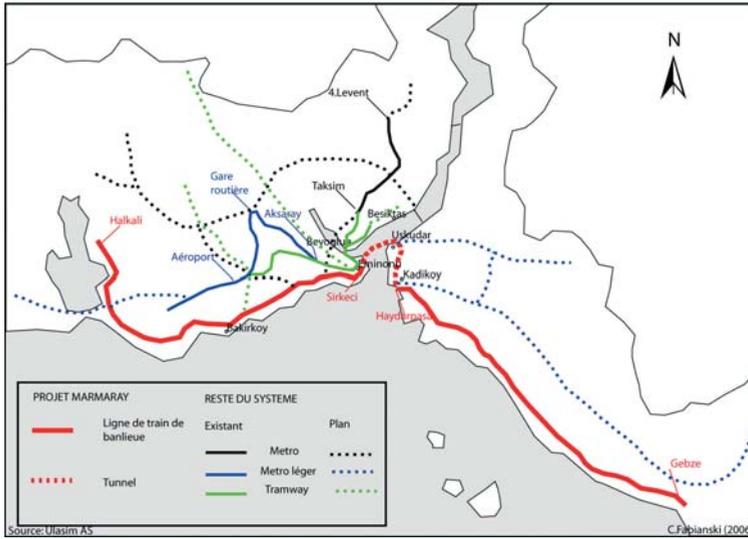
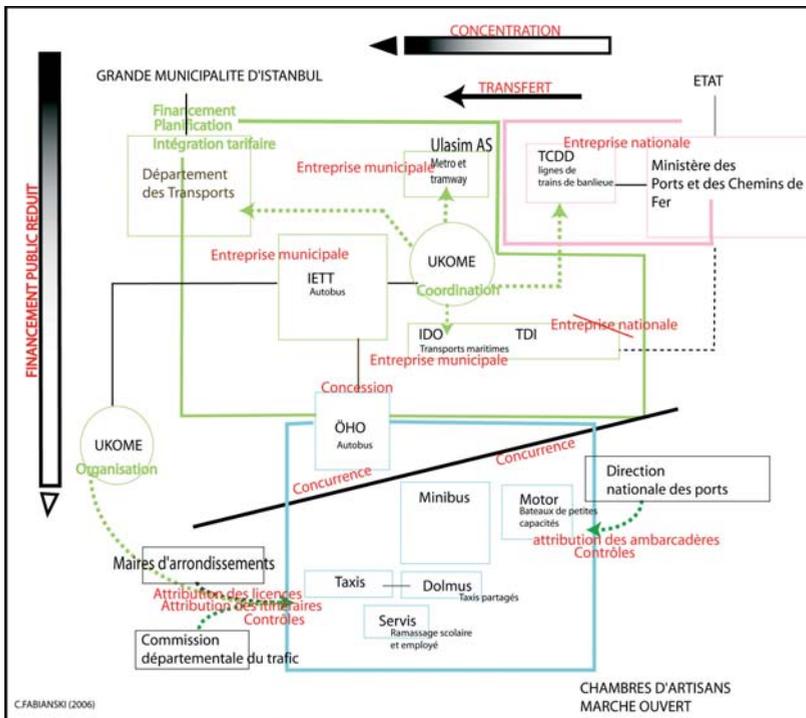


Figure 4 : Evolution du cadre institutionnel pour la gestion des transports urbains d'Istanbul



- « La solution aux problèmes de transport d'Istanbul : les lignes d'autobus sont reliées au rail et l'attente aux arrêts prend fin ! » ¹⁶,

L'usage des transports collectifs, du moins pour les STUPu, doit davantage s'associer à une origine et une destination. Dans la mesure où jusque là les connexions des systèmes étaient partielles ou le fruit d'une coopération spontanée de la part des transporteurs, il était plus prudent de parler de simples trajets.

Tableau 3 : Zone de compétence des modes de transport collectif d'Istanbul

demande de voyage(passagers par heure)	mode de transport adapte
Moins de 92	<i>Dolmu</i> ^o
De 92 à 625	Minibus
De 625 à 10,000	Autobus
De 10,000 à 15,000	Tramway
De 15,000 à 30,000	Metro léger
De 35,000 à 50,000	Metro
Plus de 50,000	Train de banlieue

Source : İstanbul 1. Kentiçi Ulaşım Şurası, 2002

Les bénéfices potentiels engendrés par le futur système de transport se mesurent par l'accroissement des capacités et des gains de temps. Pour illustrer ce fait, nous pouvons présenter les résultats de l'analyse coût-bénéfice de la ligne de LRT entre Usküdar et Çekmeköy sur la rive Est. De plus nous noterons que cette ligne traverse des zones à densités et à profils sociaux variés.

Cette étude fut réalisée par l'entreprise municipale Ulaşım Aş, créée en 1985 afin de prendre en charge les études et les travaux liés au rail. En introduction, la difficulté de planifier et prévoir les bénéfices d'une infrastructure dans le contexte d'Istanbul est rappelée. Initialement prévue par le plan directeur de 1997, elle devait desservir Üsküdar et Ümraniye. Puis compte tenu des développements de la zone, elle a été étendue jusqu'à Çekmeköy, un quartier avec une population très aisée. L'ouverture de la ligne est attendue pour 2011, date où elle devrait commencer à générer des recettes.

¹⁶ Extrait de posters publicitaires affichés dans les métros, autobus, et bateaux de la compagnie IDO (2006)

Les résultats de l'analyse socio-économique et financière présentent des valeurs calculées sur l'intervalle de l'année 2006 à l'année 2030, avec un taux d'actualisation de 12 %. (Les valeurs sont actualisées pour l'année 2006.)

Tableau 4 : Résultat de la CBA de la ligne de LRT (Üsküdar-Çekmeköy),

Type d'Analyse	socio-économique	financière
VAN (M \$)	1 720, 762 657	- 99, 978 269
TRI (%)	28 %	10,15 %

Source : Ulaşım AŞ, 2006

Les valeurs moyennes monétaires du temps utilisées pour le calcul des gains de temps sont reportées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Valeurs du temps retenues pour l'analyse coût-bénéfice de la ligne de LRT Üsküdar Çekmeköy.

Valeurs des gains de temps par personne	Pour les utilisateurs de modes individuels (essentiellement l'automobile)*	Pour les usagers de transports en commun **	Moyenne
Durant les heures de travail (\$/heure)	11, 06	6.51	9.49
En dehors des heures de travail (\$/heure)	2.76	1.63	2.37
Valeurs moyenne des gains de temps par personne (\$/heure)	6.91	4.07	5.93

Source : Ulaşım AŞ, 2006.

* Les 20 % de la population avec les revenus les plus bas ont été exclus

** Les 20 % de la population avec les revenus les plus élevés ont été exclus

Selon les prévisions de trafic effectuées, d'ici 2026, la ligne devrait permettre de réduire de 70 % le nombre de bus et de 30 % le nombre de minibus qui auraient du être nécessaires si la ligne n'était pas là. Les gains en termes d'investissement, d'exploitation, d'entretien ainsi que ceux liés à la sécurité sont générés par rapport à une situation où les services seraient assurés par les autobus et les minibus comme c'est le cas actuellement. Les bénéfices de la ligne en site propre sont tirés vers le haut par des valeurs du temps attribuées à une population se déplaçant pour des motifs professionnels. Cette forte valorisation du temps joue relativement en faveur des investissements sur site propre. Mais dans une certaine mesure, cela conduit à une évaluation socio-économique et financière basées sur la substitution STUPr/STUPu.

Selon ce mode d'évaluation, les investissements dans les transports urbains sont valorisés. Pourtant, nous avons vu que dans le passé, les initiatives publiques destinées à répondre aux besoins de mobilité d'Istanbul par des grands projets d'infrastructures s'étaient heurtées à des logiques de développement contradictoires, propres à Istanbul. Il serait utile d'examiner plus en détail la logique des acteurs impliqués dans les transports et la particularité du cadre institutionnel. Les décisions liées à la « ré-organisation » des systèmes de transport semblent toujours soumises à des rapports de force et à une certaine « *ad hocité* ». Par exemple, la participation des *Motors* à l'intégration tarifaire a du être établie suite à des plaintes pour concurrence déloyale de la part des coopératives privées *Dentur* et *Turyol* dans la presse économique.¹⁷ La presse fait aussi régulièrement état des réactions des chauffeurs de minibus face aux nouvelles modalités d'acquisition des plaques qu'ils jugent arbitraires, ainsi que des protestations que suscitent les nouvelles lignes concernant leurs revenus.¹⁸ A ce niveau d'analyse, la stratégie menée par l'*IBB* semble toujours soumise à des revirements soudains, les décisions semblent prises au coup par coup. Sont-elles le résultat d'un processus de négociation naturel ou plutôt la conséquence de rapports de force et de jeux de pouvoir ? S'il ne s'agit pas de nier les bénéfices du rail par comparaison aux STUPr, les mesures, essentiellement axées sur l'offre mériteraient d'être mises en perspective avec les stratégies de développement d'Istanbul.

De l'échelle nationale à l'échelle des arrondissements, les acteurs publics semblent s'accorder sur une vision commune du futur d'Istanbul. Le rail et les projets d'envergure annoncés, mais aussi une certaine politique de *Kentsel Donüşüm* (l'équivalent du terme anglo-saxon *urban regeneration*) semblent s'organiser autour de cette vision, notamment des aspirations visant le rayonnement international d'Istanbul. En termes de développement économique Istanbul voudrait privilégier le secteur financier et ériger cette capitale économique turque en une place financière internationale sur le modèle londonien.¹⁹ Ce dernier point rappelle la complexité du contexte ; la prise de décisions et le choix des mesures appliquées à l'urbain sont soumis à de multiples enjeux qui dépasseraient la seule question d'une gestion efficace des ressources.²⁰

¹⁷ Le 9 février 2006 l'exclusion des *motors* de l'intégration tarifaire faisait les gros titres du supplément de *Dünya* consacré à la logistique maritime. Le 28 juin 2006, lors d'une réunion organisée par la municipalité, leur flotte apparaît comprise dans l'abonnement

¹⁸ *Zaman*, le 25 juillet 2007.

¹⁹ Voir le rapport préparé par l'organisation régulatrice du marché turc des capitaux qui examine les critères relatifs aux villes dans le réseau mondial, notamment Londres et Dubaï. Ce document affiche notamment les ambitions d'Istanbul.

Disponible en ligne : http://www.tspakb.org.tr/yayinveraporlar/drapor/Global_Fin_Mer.pdf

²⁰ Voir l'article paru dans *Referans* le 22/10/2006, faisant allusion à la parution d'un rapport de l'OCDE concernant Istanbul en 2007. Le document discuterait les moyens de concilier la gestion efficace des ressources et la prise de conscience du réchauffement climatique avec les aspirations d'une capitale économique nationale et sa place dans un système mondial.

Conclusion

Dans l'ensemble, les initiatives récentes dans l'organisation des transports urbains d'Istanbul sont orientées sur l'offre et suggèrent un renouvellement des équipements. La place des petits transporteurs privés, en tant que STUPr plutôt qu'informels, reste encore difficile à définir. Dans le contexte d'Istanbul, les indicateurs nous manquent pour formuler un diagnostic consistant. Comme le suggère Godard (2005), un moyen d'aborder les STUPr et les STUPu dans un schéma de complémentarité des modes serait de se recentrer sur les pratiques de mobilités, qui à Istanbul font l'objet de peu d'attention. A ce sujet, les petits transporteurs ont eu, et gardent sûrement un rôle important à Istanbul. En termes de politique, les transports collectifs devraient aussi être associés à un agenda qui ne donne pas forcément une priorité aux questions de mobilité et à leurs enjeux (l'efficacité économique, l'équité et l'environnement).

Si Istanbul constitue la capitale économique du pays, il faut rappeler que les richesses se répartissent de manière très inégale parmi la population, d'où peut être l'existence de STUPr. Dans le passé, les tentatives de planification restèrent vaines, ce qui fut en partie attribué à un échec d'aménagement équilibré à l'échelle du territoire turc.

En se référant à la relation entre les transports collectifs institutionnels et l'existence d'une offre plus informelle, il faut noter qu'aujourd'hui la politique d'offre de l'*IBB* génère des conflits. Dans quelle mesure les initiatives plus récentes permettraient de résorber la dualité qui prévaut entre les deux secteurs d'activité et constituer une rupture avec le passé ? Sur qui vont reposer les coûts engendrés par les nouvelles infrastructures ? Quelles seront les implications spatiales des nouvelles stratégies ? Le contrôle exercé ne va-t-il pas repousser l'informalité au-delà des frontières du territoire de l'*IBB* ? De plus la voiture occupe déjà une place importante à Istanbul. Etant donné la disparition des STUPr sur certains axes, ne risquerait-on pas de voir indirectement l'usage de la voiture encouragé ?

Autant de questions auxquelles ne répond pas l'évaluation *ex-ante* des futures infrastructures. Les pistes de recherche restent multiples mais peut-on véritablement aborder ces questions sans prendre en considération le jeu des acteurs, les enjeux politiques et les relations de pouvoir qui structurent les décisions ?

Références bibliographiques

- Danielson M, Keles R (1985) *the politics of rapid urbanization : government and growth in modern Turkey*. Holmes & Meyer. London.
- Fabianski C. (2006) *Transformation des transports collectifs d'Istanbul : vers un système de transport de masse*. Codatu. Lyon.
- Godard X. (2004) *Re-exploring some reasons of the low capacity vehicles success in public transport production in developing cities*, WCTR paper 451, Istanbul.

- Godard X (2005) *Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif*. RTS N° 88, ed Lavoisier, pp225-242
- Karpat, Kemal H. (2004) *The Genesis of the Gecekondu : Rural Migration and Urbanization (1976)*, European Journal of Turkish Studies, Thematic Issue N°1, Gecekondu,
Disponible en ligne : <http://www.ejts.org/document54.html>
- Istanbul Büyükşehir Belediyesi (2002) *Istanbul. 1 kentiçi Ulaşım Şurasi*. [1^{re} assemblée sur les transports urbains d'Istanbul]. Compte-rendu de l'assemblée du 14-18 mars 2002. Istanbul.
- Pérouse, J.F (1998) *Istanbul, métropole eurasiennne en effervescence* In : *Techniques, Territoires et Sociétés*, n° 35, « De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI^e siècle ? », octobre 1998, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris la défense, pp. 83-91.
- Pérouse, J-F (2004) *Les tribulations du terme gecekondu (1947-2004) : une lente perte de substance. Pour une clarification terminologique*, European Journal of Turkish Studies, Thematic Issue N°1, Gecekondu,
Disponible en ligne : <http://www.ejts.org/document117.html>.
- Portes A, Castells M, Benton L (1989) *The informal economy, studies in advanced and Less Developed Countries*, the John Hopkins University Press, London.
- Sassen S, (1988) *the Mobility of Labor and Capital*. Cambridge University Press. New York.
- Tekeli I. (1980) *The Development of the İstanbul Metropolitan Area*, IULA-EMME, İstanbul.
- Tekeli I & Okyay T(1980) *Dolmuşun öyküsü* [Petite histoire des dolmuş] Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği. Ankara.
- Ulaşım AŞ,(2006) *Üsküdar-Ümraniye Metrosu Fizibilite Raporu* [rapport de faisabilité de la ligne Üsküdar-Ümraniye] document non publié.
- Ulengin F. (1994). *Easing the traffic in Istanbul : at what price ?* The Journal of the Operational Research Society, Vol. 45, No. 7, pp. 771-785

Le transport artisanal dans un contexte de crise politique : le cas du Liban.

Rola Chidiac

Résumé : L'offre en transports collectifs au Liban résulte d'une cohabitation entre l'entreprise publique et le secteur privé dans le cadre d'une déréglementation non planifiée et non contrôlée. La mise en place d'une autorité pour l'organisation des transports urbains reste bloquée par la conjoncture politique. Le transport artisanal s'impose par sa capacité d'adaptation à la précarité du contexte libanais.

1. Le contexte libanais

Le Liban se caractérise par la densité de sa population²¹ et par le poids de l'aire urbaine centrale constituée par la capitale et une partie du Mont-Liban (39 % de la population et 42 % des entreprises)²².

La centralité de la capitale ne semble pas, cependant, favoriser le développement et l'utilisation des transports en commun bien que le centre-ville ait constitué, jusqu'en 1975, le point de départ des lignes de bus desservant les différentes parties de la « mosaïque confessionnelle libanaise ». Le territoire libanais est, en effet, souvent présenté comme une succession de micro territoires communautaires renforcés par le relief escarpé²³. L'étanchéité des « frontières » entre les territoires reste néanmoins dépendante du contexte politique²⁴.

La dimension communautaire est, par ailleurs, toujours institutionnalisée dans le système politique libanais. La répartition des sièges de l'Assemblée Nationale et la distribution des subsides accordés par l'Etat se font en prenant en compte les dix-huit communautés religieuses qui jouissent de la personnalité morale. Le

²¹ La superficie du pays (10 000 km² approximativement) et le nombre d'habitants (évalué à quatre millions) restent inconnus au Liban en l'absence de délimitation exacte des frontières et de recensement de la population. Le dernier recensement de la population a été effectué en 1932 par le Mandat français.

²² Conseil du Développement et de la Reconstruction (2003), Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL)- Diagnostic et problématiques.

²³ Le Liban est traditionnellement décrit comme une succession de quatre éléments : Une étroite bande côtière et deux chaînes de montagne (le Mont-Liban et l'Anti-Liban) séparées par la plaine de la Békaa. Le versant ouest du Mont Liban constitue la partie la plus densément peuplée du pays.

²⁴ Chidiac Rola (2007), « Urbanisation et système confessionnel au Mont Liban » in *Villes et Territoires du Moyen-Orient*, n° 3. <http://www.ifporient.org/OU/VTMO>

Président de la République doit être maronite²⁵, le chef du gouvernement doit être sunnite et le chef de l'Assemblée Nationale chiite. Les fonctionnaires de première catégorie sont également recrutés selon des quotas communautaires et, de manière informelle, l'ensemble des fonctionnaires est soumis à cette logique.

Dans la mesure où les réseaux de transport sont liés aux « organisations sociales qui les produisent et auxquelles ils permettent de se reproduire »²⁶, l'appartenance communautaire conjuguée aux tendances politiques²⁷ s'impose au Liban comme un élément essentiel à prendre en compte dans l'analyse de l'offre en transports en commun. L'organisation interne de la société prend une importance particulière dans le contexte libanais vu la faiblesse de l'encadrement public dans la gestion de la croissance urbaine et des transports. Les institutions chargées de l'arbitrage entre les différents groupes d'intérêts sont difficilement identifiables et les compétences restent éclatées entre les différents niveaux (local, régional, national ...). Par ailleurs, le contexte politique impose une application opaque des lois qui s'accompagne d'une large (re) distribution de revenus sous diverses formes : exonérations de taxes, sous-facturation de services urbains²⁸...

La reconstruction, déclenchée à partir de 1990, avait pour volonté de réaffirmer la centralité de Beyrouth. Le centre-ville reconstruit aurait dû irradier sur tout le pays et désenclaver les territoires autonomes²⁹. Cependant, les « arrangements communautaires » semblent avoir pesé sur les logiques de développement de l'après guerre de 1975, les enfermant dans un caractère éphémère³⁰.

L'organisation spatiale de la métropole beyrouthine (et du pays en général) reste éclatée et les différentes fonctions enchevêtrées. Les banlieues de Beyrouth ont désormais un poids, en terme de nombre d'habitants et d'entreprises, qui dépasse la capitale elle-même³¹. Au-delà de la Région Métropolitaine de Beyrouth (RMB)³², les agglomérations de Jbeil, Jounieh, Bikfaya, Beit-Méri-Broummana,

²⁵ Eglise catholique d'Orient.

²⁶ Plassard François (1995), les réseaux de transport et de communication, in Bailly A. Encyclopédie de géographie, Paris, Economica, pp, 515-538 cité par Fabrice Balanche (2003), « Transports et espace syrien » in *Annales de Géographie*, mars-avril.

²⁷ Les deux principaux groupes politiques qui s'affrontent actuellement sur la scène libanaise regroupent, de part et d'autre, les différentes communautés libanaises.

²⁸ Conseil du Développement et de la Reconstruction (2003), Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL)-Diagnostic et problématiques.

²⁹ Durant la guerre de 1975, le pays était divisé selon les zones d'influence des milices : Réduit chrétien, administration civile de la montagne sous le contrôle des druzes (Walid Joumblatt), banlieue sud (chiite) ... Le Liban- Nord subissait l'influence de différents partis politiques. Une partie du Sud – Liban était occupée par Israël.

³⁰ Picard Elizabeth (1994), « Les habits neufs du communautarisme libanais » in *Cultures & Conflits* n° 15-16, pp. 49-70.

³¹ Selon le Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (2003), Beyrouth regroupe 403 338 habitants et 24 582 entreprises pour 918 041 habitants et 45 328 entreprises dans les banlieues. Le nombre d'habitants a été calculé en croisant des données sur le nombre de logements, le taux d'occupation et la taille des ménages.

³² La Région Métropolitaine de Beyrouth s'étend de Nahr el Kalb à Nahr ed Damour jusqu'à 400m d'altitude.

Aaley, Damour, Baakline-Beqaata-Deir el Qamar Barja et Chhim se sont également développées pour atteindre 258 658 habitants et 13411 entreprises³³.

La diffusion de l'urbanisation ne s'est pas faite de manière isotrope dans les différentes régions libanaises. Dans la zone chrétienne allant de Baabda à Jbeil, elle s'est traduite par le renforcement de l'axe littoral et des axes perpendiculaires menant aux noyaux villageois de la moyenne montagne (Zouk Mosbeh-Achkout, Antélias-Bickfaya, Mansourieh-Baabdat). Au sud de l'agglomération de Beyrouth, la croissance urbaine s'est faite plutôt en tache d'huile autour des pôles confessionnels : Aaley et Baaline (druzes), Barja Chhim (sunnite) et la banlieue sud (chiite).

Par ailleurs, les services urbains (même les plus élémentaires) ne fonctionnent pas encore normalement au Liban, malgré l'envergure des projets exécutés depuis le retour à la paix³⁴. Avoir l'eau quand on ouvre un robinet ou la lumière quand on tourne un interrupteur sont des opérations qui demeurent aléatoires. Les offensives israéliennes réduisent souvent à néant les efforts de plusieurs années. Les lourdeurs administratives ou des querelles politiques peuvent également plonger le pays dans l'obscurité pour plusieurs semaines. Des régions sont privées d'eau potable –ou d'eau tout court- depuis des décennies alors que les plus favorisées doivent obligatoirement faire face aux pénuries durant les saisons de « sécheresse » qui peuvent s'étendre du printemps à l'automne.

Bien que le débat soit toujours virulent sur les risques d'une privatisation de certains services, le secteur privé s'est vu délégué dans les faits une partie des fonctions des services publics suite aux rationnements pratiqués par les administrations. Les habitants ont souvent deux factures à payer par service : pour l'électricité : l'EDL (Electricité du Liban) et le « moteur » (abonnement au générateur collectif) ; pour l'eau : l'Office des Eaux, l'entreprise qui assure l'eau potable aux fontaines installées à domicile et périodiquement des citernes pour l'utilisation domestique ; pour les ordures ménagères : la taxe municipale et l'entreprise qui vient les récupérer à domicile...

Les transports en commun ne constituent pas, dans ce contexte, la priorité des revendications des habitants malgré les carences du service. Actuellement, l'offre en transports collectifs au Liban résulte d'une cohabitation entre l'entreprise publique OCFTC (Office du chemin de fer et des transports en commun) et le secteur privé dans le cadre d'une déréglementation non planifiée et non contrôlée. D'après une enquête sur les conditions de vie des ménages libanais publiée par l'Administration Centrale de la Statistique (ACS) en 1999, les transports constitueraient 9 % de l'ensemble des dépenses des ménages libanais³⁵.

³³ Conseil du Développement et de la Reconstruction (2003), Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL)-Diagnostic et problématiques. L'agglomération de Jounieh regroupe la moitié des habitants de ces agglomérations.

³⁴ Le marché de la reconstruction publique et privée a été évalué à 20 ou 30 milliards de dollars. Une lourde dette publique (évaluée à 23,9 milliards de dollars en juin 2007) a été engagée pour la financer.

³⁵ Il est également indiqué que la part allouée au transport augmente avec les revenus des ménages.

La moitié de ces derniers estime qu'il y a un déficit de transports en commun mais la notion de « droit au transport » reste étrangère à la population. Par ailleurs, les transports en commun ne sont pas utilisés par les autorités comme outil d'aménagement du territoire ou de mise en place de politiques publiques sur les plans économique, environnemental ou social. Les stratégies publiques ne sont d'ailleurs pas définies de manière précise dans ces domaines : Le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL) élaboré entre 1999 et 2004 n'a pas encore été décrété et le Livre blanc de l'environnement est toujours sous étude. Certaines décisions publiques semblent au contraire, constituer une incitation à l'utilisation de la voiture individuelle, comme la prime de déplacement (6000 L.L.³⁶ par jour) que les secteurs privé et public doivent payer, selon la loi, à leurs employés.

Les transports en commun demeurent cependant, un outil politique important. A l'exemple d'autres pays du Sud³⁷, ils sont pourvoyeurs de nombreux emplois au Liban. Les différents syndicats de chauffeurs de véhicules de transports collectifs avancent un minimum de 200 000 emplois. Ce chiffre comprendrait les propriétaires des véhicules de transports collectifs³⁸, les chauffeurs qui les exploitent, les receveurs qui ont aussi la charge de recruter la clientèle ainsi que les « contrôleurs » qui négocient avec les forces de fait des différentes régions, récupèrent régulièrement l'argent pour éviter les vols et surveillent la concurrence. La crise qui touche différents secteurs de l'économie libanaise³⁹ pousse une part de plus en plus importante de la population active à investir dans le secteur du transport artisanal à cause de son accessibilité avec des capitaux relativement modestes.

Comment les élus (et les politiques en général)⁴⁰, font-ils intervenir les transports collectifs dans leurs logiques de légitimation ? Le transport institutionnel⁴¹ constitue-t-il un moyen de valorisation du gouvernement ou des collectivités locales au regard des groupes sociaux ?

³⁶ Un euro équivaut à deux mille livres libanaises (L.L.) approximativement.

³⁷ Godard Xavier (2006), « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud » dans Dorier-Appril Elisabeth (sous la direction), *Ville et environnement*, SEDES, Paris, 500 p.

³⁸ Il y a, approximativement, quarante mille licences d'exploitation de véhicules de transports collectifs délivrées par le ministère de l'Intérieur (loi n° 384 du 4/11/1994).

³⁹ L'économie libanaise n'a pas retrouvé la prospérité dont elle avait joui entre l'indépendance et le début de la guerre de 1975. Elle reste marquée par la prépondérance des activités tertiaires comme le commerce triangulaire, l'importation, l'activité bancaire, les services de conseil, les loisirs, le transport, la formation... La crise politique et sécuritaire déclenchée depuis l'assassinat de Raffic Hariri en 2005, a eu des répercussions sévères sur différents secteurs comme le tourisme et le commerce.

⁴⁰ Le contexte politique, au Liban et au Proche-Orient en général, (retombées du pétrole et conflit israélo-arabe) favorise les économies de rente (directe ou indirecte) et peut rendre les régimes relativement indépendants des contribuables. Balanche Fabrice (2007), « Espace et pouvoir au Proche-Orient » in *Villes et Territoires du Moyen-Orient*, n° 3. <http://www.ifporient.org/OU/VTMO>

⁴¹ « Par transports institutionnels nous entendons les entreprises soumises aux règles formelles de gestion (comptabilité, imposition) et engagées dans un cadre juridique les liant à une autorité de tutelle, quel que soit ce cadre ». Godard Xavier (2006), « les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud » dans Dorier-Appril Elisabeth (sous la direction), *Ville et environnement*, SEDES, Paris, 500 p.

Après une description rapide des transports au Liban, nous essaierons dans cette communication, de cerner « les canaux de médiation avec la société civile »⁴² mobilisés par la puissance publique dans le domaine des transports en commun. Le but est de réfléchir au fonctionnement des transports en commun dans un contexte politique et sécuritaire tendu où la crise économique rend une part de plus en plus importante de la population captive des transports en commun.

2. La prédominance de la voiture individuelle.

Avec 320 véhicules pour 1000 personnes, le taux de motorisation au Liban est parmi les plus élevés du monde en développement⁴³. Les événements de la guerre de 1975, les voitures d'occasion à prix avantageux⁴⁴ et des politiques publiques favorables à la voiture individuelle ont favorisé cette tendance d'autant plus que les contrôles ont été pratiquement absents pendant les années de conflit armé. Certaines habitudes ont été difficiles à perdre après la fin de celui-ci.

Le parc des véhicules au Liban est assez vétuste. De plus, il est caractérisé par la mauvaise qualité de son entretien. En 1999, 90 % des voitures utilisées avaient été fabriquées avant 1990⁴⁵. Le retour à la paix et les avantages de crédit offerts par les concessionnaires avaient encouragé les libanais à investir dans des voitures neuves dans les années 80 et 90. En 1995, 25 % des voitures individuelles enregistrées étaient neuves⁴⁶ mais ce taux a diminué à cause de la crise économique et des facilités de paiement qui n'ont pas tardé à être appliquées également aux voitures d'occasion. Ces dernières sont d'ailleurs favorisées par les dispositions fiscales. Les taxes d'immatriculation comportent une taxe payée lors de l'achat du véhicule et une cotisation annuelle appelée couramment « mécanique » payable auprès des banques. Le contrôle technique devient obligatoire deux ans après la date de fabrication du véhicule.

Un amendement de loi récent a fait en sorte qu'une assurance soit obligatoire pour permettre de soigner les victimes des accidents de la circulation mais elle ne prend pas en compte les dégâts matériels. Selon une enquête de l'Administration Centrale de la Statistique publiée en 1999, 46.5 % des véhicules étaient assurés contre les tiers et seulement 3.5 % tous risques. Les taux sont variables selon les régions, le moins élevé étant 17.1 % d'assurés dans la *mohafaza*⁴⁷ de Nabatiyeh. Les statistiques actuelles ne permettent pas d'évaluer la proportion de véhicules circulant au Liban qui sont conformes aux lois en vigueur.

⁴² Jouve Bernard (2002), « L'innovation dans les politiques de déplacements urbains : rhétoriques et dynamiques du changement » in 2001 Plus, n° 58, Direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques.

⁴³ Source : Economic and Social Commission for Western Asia 2000 : Review of transport in ESCWA member countries.

⁴⁴ Les voitures d'occasion sont souvent importées endommagées puis réparées au Liban avant d'être vendues.

⁴⁵ Enquête ménage de l'Administration Centrale de la Statistique, 1999.

⁴⁶ D'après une étude faite par Dar Al-Handassah en 1995.

⁴⁷ Découpage administratif correspondant à la région.

Les augmentations de taxes sur les carburants n'ont pas constitué un outil d'incitation à l'utilisation des transports en commun dans la mesure où elles n'ont pas été utilisées pour améliorer le fonctionnement de ces derniers. Bien que l'utilisation du diesel pour les voitures individuelles soit interdite au Liban⁴⁸, des propriétaires ont remplacé, en un premier temps, les moteurs de leurs voitures pour les faire fonctionner au mazout (diesel industriel) qui était soumis à une pression fiscale moins importante. Avec la hausse des taxes sur le mazout et le diesel, certains automobilistes ont acheté des mobylettes pour faire des économies.

Photo 1 : mobylette et autobus (Février 2005 Rola Chidiac)



Les mobylettes sont utilisées au Liban sans prendre en compte les mesures de sécurité les plus élémentaires. En arrière plan, les bus de l'OCFTC.

D'autres outils comme le péage routier et le stationnement, ne sont pas utilisés non plus pour favoriser l'usage des transports en commun. Un système de péage était prévu sur l'autoroute qui devait relier le Liban-Nord à Beyrouth en contournant la ville de Jounieh mais il a été annulé. Rien n'est fait, particulièrement à Beyrouth et dans les centres-villes, pour encourager le stationnement rotatif de courte durée au détriment du stationnement de longue durée des pendulaires. Par ailleurs, la notion de stationnement illicite n'est pas souvent clairement indiquée.

⁴⁸ Loi n° 6810 du 10 juin 1961.

3. Le système de transport public

3.1 Une offre excédentaire en transports collectifs

Les données sur la mobilité des Libanais restent assez floues en l'absence d'enquêtes menées régulièrement à l'échelle nationale ou locale. Les statistiques avancées par les différentes administrations constituent, dans la plupart des cas, des extrapolations de l'enquête effectuée en 1994 dans le cadre du Plan de Transport limité à la Région Métropolitaine de Beyrouth (RMB). Il en résulte que la voiture particulière occupe la part la plus importante dans la répartition modale au Liban (70 % des déplacements motorisés). Les bus privés et les taxis collectifs assurent 27 % des déplacements et l'OCFTC 3 %⁴⁹.

Photo 2 : Des bus du Metn à l'arrêt à Dora (Février 2005 Rola Chidiac)



Les bus de l'entreprise publique sont reconnaissables à leur couleur : blanc et bleu. Ils desservent principalement Beyrouth, le Mont-Liban et la Békaa. La Lebanese Commuting Company (LCC) est la compagnie privée la plus importante sur le marché libanais. Elle détiendrait plus de la moitié de la flotte de bus privés. Elle est surtout présente à Beyrouth, dans une partie du Mont-Liban (bus rouges) et dans le Sud-Liban⁵⁰ (bus bleus). La liaison entre la capitale et le Liban-

⁴⁹ Rapport du directeur général de l'OCFTC dans *An-Nahar* (quotidien libanais) 11-12-2001.

⁵⁰ Saïda, Tyr et Jezzine.

Nord (Tripoli) est assurée par différentes compagnies locales (Abiad, Ahdab ...) ou étrangères (Connex). Par ailleurs, des bus et des microbus privés⁵¹ sillonnent le pays en suivant des itinéraires plus ou moins variables. Les chauffeurs suivent des stratégies individuelles ou respectent des décisions prises au sein de regroupements de chauffeurs.

Les taxis collectifs fonctionnent selon trois modes principaux : les entreprises privées de taxis, les taxis collectifs rattachés à des zones de stationnement aménagées par les municipalités et les taxis collectifs itinérants. C'est la même licence de taxi collectif qui est valable dans les trois cas. Les chauffeurs n'ont pas à respecter un seul mode de fonctionnement. Des entreprises privées exigent, cependant, un fonctionnement en taxi exclusivement pour des raisons de prestige vis-à-vis de la clientèle.

Les entreprises privées de taxis (appelées « bureaux » au Liban) disposent souvent d'un local et sont inscrites, en principe, au registre du commerce et auprès des municipalités. Les véhicules (et les licences) utilisés peuvent être la propriété de l'entreprise. Celle-ci peut également sous-traiter les commandes à des chauffeurs qui utilisent leur propre véhicule et qui choisissent de collaborer avec elle, de manière ponctuelle ou durable. Les usagers commandent le taxi d'habitude, au téléphone ou sur place. Les tarifs sont fixés d'avance. Les identités du chauffeur et du passager, ainsi que la destination du trajet, doivent être notées, avant le départ, dans les registres de l'entreprise. Le client peut choisir, en général, le chauffeur et/ou le véhicule sans que l'entreprise n'impose un ordre de passage.

Dans les zones de stationnement aménagées par les municipalités, les chauffeurs doivent attendre que les véhicules soient remplis (cinq passagers) pour partir. En principe, les itinéraires sont fixés d'avance⁵² et les chauffeurs payent une cotisation. Cependant, il semble que les municipalités traitent principalement avec des intermédiaires qui prennent en charge la gestion de ces espaces. Les autorités locales interviennent principalement en cas de litiges. De manière générale, les chauffeurs inscrits sur les listes électorales de la localité sont prioritaires pour occuper ces zones gratuitement. Les interventions politiques et les intérêts privés font que cette règle n'est pas nécessairement respectée.

Les tarifs pratiqués dans les zones de stationnement aménagées par les municipalités sont, en général, plus élevés que les taxis itinérants qui peuvent prendre le client n'importe où et négocier avec lui, sans aucune contrainte, les conditions du voyage.

⁵¹ Les chauffeurs de bus, de microbus et de taxis collectifs libanais dénoncent souvent la présence et la concurrence des chauffeurs syriens. Il semble cependant assez difficile d'évaluer cette concurrence vu la complexité des relations sociales et économiques entre le Liban et la Syrie. Des chauffeurs libanais peuvent confier l'exploitation de leur véhicule à des chauffeurs syriens et vice-versa. Les carburants et les pièces de rechange sont également moins chers en Syrie, ce qui renforce les réseaux d'échange.

⁵² Les itinéraires sont fixés d'avance pour éviter la concurrence déloyale entre les taxis collectifs de la même zone de stationnement.

Les transports collectifs prévus dans le Plan de Transport comprenaient la ligne de chemin de fer Jounieh – Damour, deux lignes de métro et trois lignes de bus en site propre avec des échanges multimodaux. Cependant, les responsables ont estimé que les finances publiques ne permettaient pas l'exécution de sites propres pour les transports en commun. La priorité a été donnée, par conséquent, aux voiries car les transports collectifs pourraient également profiter de la fluidité du trafic qui en résulterait. Par ailleurs, des tronçons de la voie ferrée ont été plus tard asphaltés pour diverses raisons : accès aux commerces et aux centres balnéaires, routes pour diminuer la pression sur les routes existantes à l'intérieur des villes comme à Aaley et Bourg Hammoud.

De nombreuses infrastructures routières ont été réalisées depuis la fin du conflit armé de 1975 comme les pénétrantes et le réseau de voies rapides prévus dans le Plan de Transport pour assurer l'accès de la capitale et sa desserte secondaire⁵³. Ils sont complétés depuis 2000, par le Beirut Urban Transport Project (BUTP) dont le but est d'investir dans le système d'infrastructures existant pour faciliter la mobilité des habitants sans augmenter nécessairement la « capacité » des réseaux de transport. Le ministère des Travaux Publics gère également, grâce aux subventions de la Banque Mondiale, un programme pilote de réhabilitation et d'extension de routes, le « National Road Program », basé sur les besoins de développement social et économique des différentes régions libanaises.

L'état des routes reste cependant loin d'être satisfaisant pour assurer la sécurité du trafic. De nombreuses chaussées sont très déformées et certaines risquent parfois de s'effondrer. Des routes internationales, comme la voie rapide du littoral du Metn, ne sont même pas marquées.

L'intervention publique pour améliorer les transports en commun s'est réduite, en fin de compte, à l'achat de nouveaux véhicules⁵⁴ et à la mise en place de nouvelles lignes dans la RMB et la Békaa, les possibilités financières de l'OCFTC ne permettant pas de desservir toutes les régions libanaises. Suite aux demandes des habitants, des lignes ont été étendues au-delà de la RMB. En une première étape jusqu'aux stations centrales des proches banlieues dans les *cazas*⁵⁵ du Chouf et Aaley ainsi que dans le Metn et Jbeil, puis à l'intérieur même de ces *cazas*. Des lignes ont été mises en place également dans le Nord, entre Tripoli et Halba ainsi qu'une ligne saisonnière entre Tripoli et les plages du *caza* du Koura.

Les bus dont dispose l'OCFTC ne lui permettent pas d'assurer la totalité du service sur les différentes lignes. Elle joue uniquement un rôle d'incitation (les habitants prennent l'habitude de prendre le bus et un « marché » est ainsi créé)

⁵³ Des tronçons de pénétrantes dans les banlieues sud et nord (Ouzai et Jounieh) restent bloqués pour des raisons politiques. Les habitants, soutenus par des groupes politiques (le Hezbollah d'une part et les députés du Kesrouan d'autre part) s'opposent à leur exécution.

⁵⁴ La mise en service des lignes n'a pas été faite cependant selon le Plan de transport. Huybrechts Eric (2000), « La mise en œuvre du Plan de transport de la région métropolitaine de Beyrouth » dans Lettre d'information de l'Observatoire de recherche sur Beyrouth, n° 12, p. 6-12.

⁵⁵ Découpage administratif correspondant au département.

et de régulation (limitation des tarifs)⁵⁶. Cette situation induit une concurrence déloyale entre l'entreprise publique et les opérateurs du transport artisanal⁵⁷ qui met en péril les finances de la première et la sécurité des passagers. La durée de travail des chauffeurs dans les sociétés privées n'est soumise à aucune contrainte. Les chauffeurs travaillent d'habitude 14 heures par jour. La plupart des sociétés privées suivent le système de recettes pour la rémunération des chauffeurs : ceux-ci doivent assurer 225 000 L.L. par jour à la compagnie et ils gardent les gains supplémentaires⁵⁸. À l'OCFTC en revanche, le code fixe à sept heures la durée journalière maximale de conduite d'un véhicule par un même chauffeur avec des pauses régulières.

Les bus et taxis collectifs privés (appelés « services » au Liban), ont toujours été très présents sur le marché des transports collectifs libanais même avant la guerre de 1975⁵⁹. Les licences de taxis collectifs et de bus sont représentées par des plaques d'immatriculation de couleur rouge. Le ministère de l'Intérieur est responsable de l'immatriculation et de l'inspection des véhicules, des permis de conduire et de la gestion du trafic. Cependant, c'est l'Assemblée Nationale qui émet les licences des taxis et des bus qui sont accordées à une personne donnée et non à un véhicule donné. La personne est libre de placer la plaque sur le véhicule de son choix.

Durant la guerre de 1975, les taxis collectifs illégaux ont proliféré. Il suffisait d'être protégé par les forces de fait et de peindre sa plaque en rouge pour devenir chauffeur de taxi. Avec le retour à la paix, la réorganisation du secteur des transports collectifs s'est imposée comme l'une des priorités de la reconstruction. Dans ce but, une loi a été promulguée en 1994 (loi n° 384 du 4/11/1994) pour augmenter le nombre de licences de taxis collectifs et de bus. Le ministère de l'Intérieur a mis sur le marché douze mille nouvelles licences pour les taxis collectifs et mille nouvelles licences pour les bus. Les licences, désignées par « plaques rouges », ont été vendues au prix de six millions de livres libanaises pour les taxis collectifs et de dix millions de livres libanaises pour les bus. Suite aux contestations des « anciens » propriétaires, qui avaient acheté leurs « plaques » à des tarifs plus élevés avant la guerre de 1975, une licence gratuite fut accordée à chaque propriétaire pour le dédommager. Par conséquent, les nombres de licences de taxis collectifs et de bus disponibles sur le marché s'élèvent désormais à 33298 et 2234 respectivement, pour 10649 et 617 avant la guerre de 1975.

La loi de 1994 a également défini un nouveau type de licence, celui des microbus, appelés couramment « vans » au Liban. Quatre mille plaques ont été

⁵⁶ Huybrechts Eric (2000), « La mise en œuvre du Plan de transport de la région métropolitaine de Beyrouth » dans Lettre d'information de l'Observatoire de recherche sur Beyrouth, n° 12, p. 6-12.

⁵⁷ Cette situation semble commune à différents pays du Sud. Godard Xavier (2006), « les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud » dans Dorier-Appril Elisabeth (sous la direction), Ville et environnement, SEDES, Paris, 500 p.

⁵⁸ Entretien avec M. Adel Mourtada, expert auprès de l'OCFTC, juillet 2001.

⁵⁹ Huybrechts Eric (2000), « La mise en œuvre du Plan de transport de la région métropolitaine de Beyrouth » dans Lettre d'information de l'Observatoire de recherche sur Beyrouth, n° 12, p. 6-12.

vendues par le ministère de l'Intérieur. Elles ont été placées sur des véhicules importés quelques semaines avant le passage de la loi. Ces derniers ont circulé pendant des années bien que leur situation légale ne soit pas très claire : ils ne correspondent pas aux conditions de la loi n° 374 du 27 décembre 1973 relative aux bus qui détermine la hauteur minimale du véhicule (165 cm) et le nombre de portières (trois dont deux pour les passagers).

Les microbus utilisent également comme carburant le diesel interdit par la loi n° 6810 du 10 juin 1961. Cette loi a été amendée une première fois le 1^{er} août 1994 pour permettre l'importation et l'utilisation des camions et des bus utilisant le diesel, puis une seconde fois le 4 novembre 1994 (en même temps que la loi sur les licences des microbus) pour déterminer les conditions d'utilisation du diesel dans les camions et « les véhicules pouvant transporter plus que huit passagers », comme si l'on voulait faire allusion aux microbus en plus des bus.

En 2001, une loi a été promulguée pour interdire une fois de plus l'utilisation du diesel dans les voitures particulières et les microbus. Les chauffeurs de taxis se sont opposés à son application : ils avaient déjà du mal à gagner leur vie à cause de la crise économique, « revenir » à l'essence mettrait en péril leur stabilité financière. L'application de cette loi a été reportée à des dates ultérieures à trois reprises. Elle n'est devenue effective qu'en juillet 2002. Certains microbus continuent cependant à circuler en utilisant le diesel au risque de voir leur véhicule saisi par les gendarmes.

Ces dispositions ont fait que les autobus, les microbus et les taxis-services présentent une offre excédentaire en transports en commun. De nombreuses plaques ont été achetées pour que le propriétaire et sa famille puissent avoir accès à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) plutôt que pour être exploitées⁶⁰, d'autant plus que les propriétaires sont exonérés d'une part importante des frais de participation. Ils ne paient que 59 000 L.L car les taxis, bus, microbus privés et les camions sont considérés comme des établissements par la Sécurité Sociale. Par contre, les frais de participation à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) sont, pour l'OCFTC 287 500 L.L. par chauffeur. Les subventions accordées ainsi aux chauffeurs de taxis et de bus privés à travers les exemptions de taxe dans les frais de participation à la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale font que la participation annuelle de l'État au budget de l'OCFTC (13 milliards de livres libanaises⁶¹) paraît en quelque sorte dérisoire.

En contrepartie, les syndicats de chauffeurs contestent l'organisation actuelle du secteur des transports collectifs. Ils estiment que l'offre excède désormais de loin la demande : Des responsables de syndicat⁶² évaluent à six millions (soit une fois et demie la population libanaise) le nombre de passagers qui seraient nécessaires par jour, pour rentabiliser l'offre en transport collectif pour les opérateurs.

⁶⁰ La couverture sociale est très faible au Liban. Elle ne concerne pas tous les actifs. Les agriculteurs, par exemple ne sont pas inscrits à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale.

⁶¹ Rapport du Directeur Général de l'OCFTC au Ministre des Travaux Publics et des Transports dans An-Nahar 11-12-01.

⁶² Syndicat des chauffeurs de taxis- services de Mazraat à Beyrouth.

Depuis la guerre de 1975, les syndicats se sont multipliés pour atteindre une bonne quarantaine mais ce n'est plus le découpage des zones à desservir qui détermine les divisions mais les tendances politiques et communautaires⁶³. En l'absence d'une autorité publique de régulation des transports urbains en général et des transports en commun en particulier, les chauffeurs peuvent exploiter les itinéraires de leur choix sans aucune contrainte. Ils se rabattent, pour la plupart, sur les circuits les plus rentables de la capitale en une concurrence « sauvage »⁶⁴ créant un chaos qui limite à la fois leur gain et le service rendu à l'utilisateur.

3.2 Une carence en transports collectifs

Au Liban, des représentations sociales variées bloquent l'utilisation des transports collectifs. Ils sont souvent considérés comme étant réservés uniquement aux personnes les plus démunies ne pouvant pas disposer d'une voiture individuelle. L'idée la plus répandue est que les passagers sont uniquement des ouvriers, souvent étrangers. Les femmes surtout, hésitent à les utiliser car les entassements dans les bus et les taxis collectifs avec des personnes du sexe opposé peuvent ne pas être très appréciés dans les sociétés orientales. Les femmes non accompagnées ont représenté 39 % des usagers après la mise en place des lignes de l'OCFTC dans la Békaa. Leur mobilité a nettement augmenté car elles n'utilisaient pas les taxis collectifs et les minibus auparavant à cause de la promiscuité durant le trajet. Les bus de l'OCFTC sont en effet plus larges et munis de sièges isolés⁶⁵.

Certains événements ont également fait en sorte que les libanais répugnent à utiliser les transports en commun. La guerre de 1975 a été « officiellement » déclenchée suite à l'épisode du bus de Aïn el Remaneh⁶⁶. D'autres drames restent présents dans les mémoires, les bus ayant constitué des cibles facilement identifiables en terrain hostile⁶⁷.

Par ailleurs, les divisions entre les régions à majorité communautaire durant la guerre semblent avoir laissé des traces dans les esprits des libanais. Certains ont tendance à faire endosser à tous les habitants d'une région ou à tous les adeptes d'une communauté religieuse des caractéristiques spécifiques. Ces représentations semblent persister et avoir plus d'effet dans les régions homogènes du point

⁶³ Entretien avec A. Mehyi – Dine, responsable au syndicat des chauffeurs de taxis à Mazraa, mai 2002.

⁶⁴ Voir à ce sujet Charara Waddah (1999), « Migrants dans la banlieue de la banlieue » dans Huybrechts Eric et Douayhi Chaouki (sous la direction), *Reconstruction et réconciliation au Liban : Négociations, lieux publics, renouement du lien social*, les cahiers du CERMOC N° 23, Beyrouth.

⁶⁵ Entretien avec M. Adel Mourtada, juillet 2001.

⁶⁶ A Aïn el Remaneh (banlieue nord de Beyrouth), des milices chrétiennes auraient tiré sur un bus transportant des Palestiniens venus les provoquer lors d'une célébration religieuse.

⁶⁷ Pendant la guerre de 1975, des inconnus ont tiré, à Barbir (Beyrouth-ouest), sur un bus qui transportait des étudiants et des employés de l'Université américaine de Beyrouth et qui se dirigeait vers les régions « est ». En février 2007, deux bus de la ligne Bickfaya- Beyrouth ont été la cible d'un attentat, à quelques jours de la commémoration de l'attentat qui a coûté la vie à Rafic Hariri.

de vue communautaire. Suite à l'ouverture des régions les unes aux autres après la fin du conflit armé, les bus, les mini-bus ou les taxis-services deviennent suspects car leur identité n'est plus évidente. Des usagers craignent, en montant dans un bus, de tomber dans un milieu inconnu ou même dangereux. Ils craignent d'être confrontés à un milieu différent du leur, à d'autres usagers qui y règnent en maîtres et qui peuvent avoir un comportement différent pouvant les déranger, les choquer et même causer des humiliations ou des agressions physiques surtout dans le cas des femmes⁶⁸. Ces craintes peuvent être atténuées par différents facteurs comme la réputation de la compagnie de transport ou le fait que le chauffeur soit connu (au sens large du terme, il peut être simplement de la région) de l'usager. Des véhicules de transport en commun affichent des symboles religieux ou des signes politiques. En principe, ceux-ci sont censés concerner uniquement le chauffeur mais ne constituent-ils pas également des indices destinés aux passagers ?

Les conditions de confort sont importantes dans le choix modal de la mobilité des libanais. Des usagers préfèrent les taxis collectifs pour éviter l'entassement des bus, surtout aux heures de pointe. D'autres acceptent également d'attendre plus longtemps les bus climatisés de l'OCFTC. Sur les nombreux réseaux de bus qui desservent la ligne Beyrouth-Tripoli, des usagers acceptent de payer plus cher (parfois le double) pour utiliser certains bus climatisés et équipés de sièges confortables et de télévisions.

Ce sont les conditions d'hygiène et surtout de sécurité qui constituent les blocages les plus importants. Avant la guerre de 1975, les chauffeurs de taxis collectifs et de bus devaient se présenter devant le médecin légiste tous les trois mois et leurs véhicules étaient soumis à des contrôles périodiques. Actuellement, ce sont les municipalités qui sont responsables du contrôle des transports en commun mais la plupart n'ont pas les moyens nécessaires. A titre d'exemple cependant, les municipalités de Jounieh, Jbeil et Saida interdisent l'accès de leur ville aux bus et minibus qui ne sont pas assurés ou qui ne sont pas conformes aux cahiers des charges qu'elles ont établis.

Photo 3 : abris bus de l'OCFTC (Rola Chidiac février 2005)



⁶⁸ Une tenue plus ou moins légère peut être interprétée comme une provocation dans certains milieux.

La montée et la descente des véhicules s'avèrent souvent des aventures périlleuses pour les usagers. Des abris bus ont été prévus dans le cadre de la réhabilitation du secteur en 1994. Ils ont été confiés à une société privée de publicité en système B.O.T.⁶⁹. Depuis la fin du contrat, ils ne sont plus entretenus. Il semble que la publicité a réussi, mais les abris bus ont échoué : leurs dimensions et leur emplacement ne répondaient pas aux besoins du système. En l'absence de mesures de dissuasion, les voitures particulières ont continué à se garer le long des trottoirs, empêchant les bus d'y accéder. Les usagers sont parfois déposés ou pris au milieu de la chaussée. Durant les trois premiers mois de fonctionnement, après la réhabilitation de 1994, les bus de l'OCFTC s'arrêtaient seulement aux arrêts alors que les bus privés faisaient ce qu'ils voulaient. Ceci a provoqué des disputes entre les usagers et les chauffeurs, certains furent même frappés. Ils furent obligés de s'arrêter n'importe où.

La « chasse au client » et la volonté d'arriver au plus vite font que les chauffeurs se transforment souvent en cascadeurs mettant ainsi en péril la vie de tous les passagers. Certains chauffeurs laissent aller leur véhicule à la dérive tellement ils sont mobilisés par les injures qu'ils lancent aux autres pour les réprimander sur leur manière de conduire.

Les arrêts successifs font aussi que les heures de passage et les durées des voyages sont difficilement respectés. Mis à part l'OCFTC, la LCC et certains regroupements de chauffeurs, les itinéraires des bus et microbus ne sont pas nécessairement fixés à l'avance. Les chauffeurs de taxis-services composent leurs itinéraires selon les destinations des clients. De fréquentes disputes éclatent à l'intérieur des véhicules à ce sujet. Des chauffeurs s'engagent sur une destination pour faire monter le client et encaisser les 1000 L.L. (50 centimes d'euro) puis se rétractent s'ils ont des propositions plus avantageuses ou s'ils voient qu'il y a des bouchons. Des usagers restent évasifs en formulant leur requête puis deviennent exigeants au fur et à mesure qu'ils s'approchent du but et finalement descendent sans payer les 1000 L.L. Des menaces sont lancées de part et d'autre et les autres passagers sont les témoins obligés d'insultes et parfois de coups si les deux protagonistes décident de s'arracher le billet de 1000 L. L....

La continuité du moyen de transport collectif et les articulations avec les autres modes de transport posent également problème au niveau de la sécurité. Les correspondances nécessitent souvent de traverser des voies plus ou moins rapides. Les usagers sont souvent obligés de risquer leur vie car au Liban les feux pour piétons ne fonctionnent pas et les rares marquages routiers ne sont pas respectés.

Le ministère des Travaux Publics a prévu d'augmenter le nombre des passages piétons sur les voies rapides. En principe, ils doivent être financés par les publicités qui y seraient affichées. Le financement d'un passage en milieu urbain devrait également couvrir les frais de construction d'un passage en milieu rural.

⁶⁹ Build, Operate and Transfer.

Cependant, beaucoup de piétons répugnent à les utiliser car des inconnus y dorment et en barrent l'accès. De plus, avec les nouvelles publicités qui masquent la vue, les vols à la tire sont devenus de plus en plus nombreux.

Photo 4 : Une passerelle piétons à Dora (Février 2005, Rola Chidiac)



La marche terminale constitue une étape difficile surtout pour les femmes non accompagnées. Les routes sont souvent désertes et mal éclairées. Les femmes risquent d'être interpellées par des inconnus et ont peur d'être agressées.

Les usagers voulant accéder aux transports en commun garent parfois leurs voitures le long des autoroutes ou des voies principales. En rentrant, ils risquent de retrouver leur véhicule mis en fourrière ou endommagé. Les efforts des municipalités pour aménager les entrées des villes et des villages détruisent souvent les parcs relais improvisés par les usagers des transports en commun et brisent ainsi les réseaux de complémentarité modale.

L'intégration tarifaire est très faible sur les différents réseaux de bus. Le système de tarification des autobus est fondé sur un modèle de division par ligne. Le long d'une même ligne, si l'on descend d'un bus pour reprendre le suivant l'on doit payer un autre billet. Actuellement, l'OCFTC propose des cartes prépayées valables une journée sur les lignes de Beyrouth uniquement. La fréquence de passage des bus de l'OCFTC n'étant pas très élevée, les gens hésitent à les utiliser. La L.C.C. a lancé des cartes d'abonnement et de voyages prépayés quelques mois avant la guerre de juillet 2006.

Ce système de tarification fait que l'utilisation de la voiture particulière devient moins chère quand il s'agit de développer plusieurs activités pendant le trajet. Par contre, les transports collectifs deviennent compétitifs quand l'on traverse des régions « en tunnel ».

Le tarif du trajet est de 500 ou 650 L.L en bus dans le Grand-Beyrouth. Le tarif du trajet en taxi-service est 1000 L.L.⁷⁰ Cependant les circuits ne sont pas bien définis, le chauffeur et le passager doivent négocier si le trajet correspond à un, deux ou trois « services », (1000, 2000 ou 3000 L.L). Les tarifs entre Beyrouth et les régions sont variables selon les opérateurs.

3.3 La desserte en transports en commun de « l' Aire Urbaine Centrale »

Suite au Plan de Transport de 1994 deux stations centrales des transports collectifs, Dora⁷¹ (localité de Bourj Hammoud) et Cola (près de Corniche el Mazraa), situées au Nord et au Sud de l'agglomération, ont été renforcées pour relier Beyrouth à sa banlieue et aux autres parties du pays. Différentes logiques ont été à l'origine de la mise en place de lignes de transports en commun entre Beyrouth et sa proche banlieue.

La ville de Aaley est desservie par des lignes de l'OCFTC, de la LCC et différentes lignes privées au départ du Musée et de Cola. Les différents bus circulent également sur les axes entre Beyrouth et Bhannès dans le Metn. Dans le but d'inciter les déplacés⁷² à revenir dans leurs villages, une ligne de l'OCFTC a été également mise en place entre Aaley et Bhamdoun bien que la densité de la population et des activités soient encore faibles.

Le réseau de bus qui dessert le Metn à travers l'axe Antelias - Bickfaya jusqu'aux localités de Btgherine, Baskinta et Mtain est l'un des rares à avoir survécu à la guerre de 1975. Le point de débarquement a été simplement déplacé de la place des Martyrs à Dora et Jdeideh et les chauffeurs ont pu conserver leur solidarité sous la protection du député et ministre Michel el Murr qui est intervenu pour que les bus de l'OCFTC ne desservent pas la zone et ne « volent » pas ainsi une partie de la clientèle. Les relations de confiance entre chauffeurs et habitants sont très fortes et le nombre d'usagers est important bien que la flotte de bus soit devenue plutôt vétuste.

Les bus du Chouf sont plus récents et plus confortables. Le réseau a été mis en place après la guerre de la Montagne pour relier l'agglomération émergente de Baaqline - Baqaata à Beyrouth et a été subventionné, à l'époque, par l'Administration Civile de la Montagne⁷³. Des lignes de bus privées relient également Baaqline à Aaley. Après le retour à la paix, les chauffeurs se sont opposés pendant une certaine période à ce que les bus de l'OCFTC desservent le Chouf pour ne pas faire

⁷⁰ Il est passé à 1500 L.L. après la guerre de juillet 2006.

⁷¹ Le centre de Dora s'étend en fait en quelque sorte jusqu'à Nahr el Mott.

⁷² Les cazas du Chouf, Aaley et Baabda ont été le théâtre de la guerre de la Montagne à la suite de l'invasion israélienne en 1982. Des déplacements de population ont eu lieu dans les deux communautés chrétiennes et druzes. En 1983, les chrétiens ont dû quitter la région. Avec le retour à la paix, différentes mesures d'incitation ont été mises en place pour les encourager à revenir comme des subventions pour reconstruire les logements et créer de petites entreprises.

⁷³ Autorité locale créée par Walid Joumblat durant la guerre de 1975.

baisser les tarifs. Finalement une ligne avec une très faible fréquence de passage a été mise en place. Une ligne a été également mise en place entre Cola et Deir el Qamar après la nomination du ministre Boustani originaire de la localité.

Bien que l'agglomération de Jounieh (Jounieh et une bonne partie du Kesrouan) constitue un pôle puissant au contact du Grand Beyrouth (130 000 habitants dont 34 000 à Jounieh même et 6 900 entreprises dont 2 700 à Jounieh même)⁷⁴ aucune ligne de transport en commun n'a été mise en place dans le Kesrouan.

Vers la fin de la guerre de 1975, un réseau de bus fut organisé pour desservir une partie importante du « réduit chrétien ». Dans le Kesrouan, les bus remplaçaient pour la première fois le réseau d'avant guerre. Ils desservaient, en plus de l'autoroute côtière, les routes principales de Zouk-Faraya et Achkout-Harissa. Le projet est cependant parti en fumée avec la bataille entre le Général Aoun et les Forces Libanaises. Les minibuses et les taxis collectifs qui circulent actuellement sur les axes du Kesrouan sans itinéraire déterminé s'arrêtent le long de l'autoroute et à Zouk Mosbeh. Jounieh ne constitue un point de rupture de charge que pour les taxis collectifs de la ligne de Ghazir.

Différents facteurs peuvent expliquer cette carence en transport en commun, sachant que l'homogénéité communautaire du caza (plus de 95 % des électeurs sont maronites) est souvent mise en évidence. Les responsables politiques locaux insistent sur le fait que le Kesrouan est défavorisé par l'État dans la distribution des services publics bien que ce soit l'une des rares régions à payer impôts et redevances. Le caza « château d'eau » du pays est privé, en grande partie, d'eau potable et les habitants doivent supporter la pollution de la centrale électrique de Zouk en plus des longues heures de coupure du courant électrique.

Par ailleurs, il semble que les chauffeurs des taxis-services ont eu les moyens de s'opposer à la mise en place des lignes de transports en commun grâce à l'appui des députés notamment le député et ministre Farid el Khazen. Le mode de fonctionnement individualiste des taxis collectifs serait plus conforme à l'autorité politique locale dispersée du Kesrouan : d'une part, le nombre d'opérateurs est plus élevé, donc les députés peuvent satisfaire plus de personnes et d'autre part, une ligne de bus aurait nécessité un accord autour d'un projet commun et la collaboration de toutes les parties, ce qui ne semble pas possible pour les députés du Kesrouan et leurs clientèles.

L'importance des activités de loisirs dans la région pourrait être également une cause potentielle. Les nombreux hôtels, restaurants, boîtes de nuits et cabarets de la région font qu'il est de loin plus rentable pour les chauffeurs de fonctionner en taxi plutôt que de transporter des passagers collectivement. En fait, les arrêts de taxis collectifs sont assez rares dans le caza. Par contre, les arrêts de taxis surtout près des hôtels et des restaurants sont nombreux et réglementés par les municipalités.

⁷⁴ Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL)-Diagnostic et problématiques, 2003.

4. Conclusion : Un rééquilibrage en faveur des transports collectifs est-il envisageable au Liban ?

Les dysfonctionnements des transports collectifs au Liban restent principalement dus au clientélisme politique qui bloque la mise en place d'une autorité organisatrice des transports urbains (et des transports en commun en particulier). Il semble que les élus accordent plus d'importance aux revendications des chauffeurs, des propriétaires de véhicules de transport collectif ou des autres acteurs économiques qu'aux besoins de mobilité de la population. Par ailleurs, les services urbains ne semblent pas être un motif de contestation de la part de la population alors que le pays a été le théâtre de manifestations « géantes » suite à des prises de position politiques.

L'enjeu de la mise en place d'un service public au Liban semble être, pour l'administration, d'assurer sa compétitivité (ou tout au moins sa survie) en sauvegardant une marge de manœuvre pour la concurrence. Celle-ci devrait principalement permettre aux responsables politiques d'intervenir dans le fonctionnement du service et de montrer ainsi à leur clientèle qu'ils sont incontournables.

La crise du transport institutionnel reste liée à la crise des institutions elles-mêmes. La décentralisation administrative ne semble pas être une priorité pour l'Etat libanais bien qu'elle soit inscrite dans les accords de Taëf⁷⁵. Le développement équilibré des différentes régions libanaises reste d'ailleurs assez paradoxal bien qu'il soit inscrit dans la Constitution et qu'il constitue un élément de fondement de l'Etat libanais. En contrepartie, les populations ne semblent pas prêtes à se plier aux contraintes d'un Etat unitaire (paiement de l'impôt et des services publics...) même si elles rejettent l'oppression milicienne⁷⁶.

La diversité culturelle peut également constituer un élément de blocage devant l'uniformisation d'un système de transport collectif dans toutes les régions libanaises. Des règles tacites semblent exister au sein de chaque groupe pour gérer la promiscuité entre les femmes et les hommes dans les bus⁷⁷, les échanges entre chauffeurs et passagers⁷⁸ ainsi que les

⁷⁵ Les accords de Taëf (toponyme de la ville en Arabie Saoudite) sont réputés comme ayant mis fin à la guerre de 1975. Ils ont principalement mis en place un rééquilibrage du dispositif étatique en faveur des musulmans.

⁷⁶ Picard Elizabeth (1994), « Les habits neufs du communautarisme libanais » in *Cultures & Conflits* n° 15-16, pp. 49-70.

⁷⁷ Dans certains milieux, une femme ne peut pas s'asseoir sur la même banquette qu'un homme surtout si elle est engagée religieusement. Les autres passagers doivent avoir la présence d'esprit d'échanger leurs places pour lui éviter de rester debout. Dans certains cas, une femme ne peut pas rester seule avec le chauffeur dans le bus ou dans le taxi-service, l'itinéraire doit être modifié pour lui éviter cette situation. En contrepartie, des bus où des places sont réservées uniquement aux femmes peuvent être perçus comme une volonté d'islamisation du pays.

⁷⁸ Les règles de courtoisie ne semblent pas être nécessairement communes aux habitants des différentes régions libanaises. Des propos ou des comportements, anodins en apparence, peuvent être perçus de différentes manières de la part des passagers et aviver les susceptibilités religieuses ou politiques.

espaces publics rattachés aux transports collectifs (abris bus et aires de stationnement)⁷⁹.

Le transport artisanal semble avoir plus de chances que le transport institutionnel dans le contexte libanais car il permet des concertations à une échelle assez fine. Des négociations pourraient être engagées avec les différents partis politiques pour que les transports en commun ne se transforment pas en ghettos et que les règles élémentaires de sécurité, d'hygiène et de courtoisie puissent y régner.

Il reste à déplorer qu'au Liban, il n'y ait aucune sensibilisation sur l'importance des transports collectifs, de la part du gouvernement ou des différents regroupements ou associations. Désormais, la sécurité routière et la préservation de l'environnement⁸⁰ reviennent souvent dans les discours des différents partis politiques. Il semble urgent que le gouvernement mette en place des mesures incitatives pour sensibiliser les municipalités à l'importance des transports collectifs (préservation de l'environnement, équité sociale et compétitivité économique) et à leurs responsabilités dans ce domaine. Les municipalités semblent désormais plus engagées dans les activités culturelles (construction et financement des écoles publiques, création de bibliothèques publiques ...) et dans la valorisation des espaces publics⁸¹. Par contre, elles ne se considèrent, en aucune manière, responsables de l'organisation des transports collectifs au sein des communes ou de la gestion de l'articulation des réseaux de transports locaux avec les réseaux à l'échelle régionale ou nationale.

A titre d'exemple, les plans de développement locaux établis, en 2005, par le bureau du ministre libanais pour le développement et la réforme administrative dans douze groupements de municipalités en dehors de la Région Métropolitaine de Beyrouth⁸², ne mentionnent même pas les transports collectifs dans les stratégies de valorisation des localités. De même, le schéma directeur d'aménagement du territoire libanais, établi entre 2002 et 2005, ne prévoit pas de structures d'échanges multimodaux (ou simplement des stations centrales des transports en commun) dans les localités désignées comme pôles de développement au sein de chaque caza. Une initiative récente de l'Association libanaise pour le développement local (ALDL) peut être cependant relevée dans ce domaine : dans le but de sortir Wadi Chahrour (caza de Baabda) de son isolement et d'améliorer la qualité de vie des habitants, une ligne de transport en commun a été mise en place par l'association, en coordination avec l'OCFTC et la municipalité, pour relier la localité à la capitale.

⁷⁹ Des disputes éclatent de manière périodique car des chauffeurs de transport collectifs occupent des places qui ne leur sont pas allouées ou parce que certains commerces sont défavorisés par le choix de la station centrales des transports collectifs au sein des localités. L'application des lois reste assez opaque dans ce domaine.

⁸⁰ Préservation des forêts et des espèces en voie de disparition, lutte contre la pollution des cours d'eau et de la mer, traitement des déchets ménagers et des eaux usées...

⁸¹ Le ministère de l'Intérieur avait lancé, en 2002, le concours du plus beau jardin public. Les municipalités ont été sensibilisées depuis, à l'importance de la création d'espaces publics.

⁸² Le projet a été financé par un don de l'Union Européenne.

Enfin, le côté « social » des transports collectifs peut être mobilisé pour les rendre attractifs aux yeux des Libanais. Durant nos enquêtes, il s'est révélé que beaucoup d'usagers les considèrent comme un espace public où se nouent les histoires d'amour ou d'amitiés ... mais où l'on peut également échanger des commérages.

Références bibliographiques

- BAAJ Hadi (1999), Workshop on land transport policy for Lebanon July 6-8 1999 organized by the Ministry of Transport in association with The United Nations – Economic and Social Commission for Western Asia & The World Bank Group.
- BARAKAT Liliane (1993), « Espace et temps : Evolution fonctionnelle et commerciale de Jounieh » in *Annales de Géographie*, Université Saint – Joseph, Beyrouth, vol. 14.
- CHIDIAC Rola (2002) Construction de l'offre en Transports collectifs au Liban : Cas du Kesrouan. Mémoire de DEA sous la direction de Marc Bonneville, Université Libanaise, Faculté des Beaux-Arts. 95 p.
- GODARD Xavier et TEUNIER Pierre (1992), Les transports urbains en Afrique sub-saharienne à l'heure de l'ajustement, Karthala, Paris, 1992.
- KAUFMANN Vincent, « Mobilité et vie quotidienne : Synthèse et questions de recherche » dans *2001 Plus... Synthèses et recherches*, Juin 1999, n°.48, Centre de Prospective et de Veille Scientifique – Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques- Ministère de l'Équipement- des Transports et du Logement.
- KAUFMANN VINCENT, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2000, 250 p.

Transport artisanal et transport par taxi clandestin : Le cas de la ville de Batna (Algérie). Evolution et perspectives

Farès Boubakour

Introduction

En Algérie, à la suite de la déréglementation et de la libéralisation du marché de transport urbain, la configuration a complètement changé par rapport à ce qui existait auparavant. La libéralisation a donné naissance à un foisonnement des opérateurs et à une atomocité telle qu'il existe des centaines d'opérateurs par ville et des milliers dans le cas d'Alger, la capitale. La caractéristique essentielle est qu'il s'agit d'entreprises de type familial, une entreprise égale un bus, un transport artisanal en quelque sorte.

Sur un autre plan, dans ce contexte, le transport de personnes par taxi clandestin a accusé durant la même période une augmentation qui a pris l'allure du phénomène. Aujourd'hui, il est devenu un mode de transport à part entière. Deux travaux de recherche (l'un en 2000 et l'autre en 2003) nous ont permis de nous rendre compte de l'ampleur et de l'importance de ce mode de déplacement.

Le papier présentera la situation sur ces deux angles (transport artisanal et transports par taxi clandestin). Le papier s'efforcera aussi de faire le point sur la situation actuelle en 2007, sur les mutations en cours et sur les idées phares en construction donnant les grands traits d'une situation future probable du marché et des perspectives de ces types de transport en Algérie.

Nous aborderons donc successivement trois volets :

- Dans un premier volet, une façon de planter le décor, on présentera très rapidement les caractéristiques du marché après la déréglementation générant une forme de transport que l'on peut qualifier d'artisanale ;
- un deuxième volet s'intéressera à l'activité de transport par taxi clandestin. Il s'agira d'analyser les choses du point de vue des transporteurs clandestins en termes d'ampleur de l'activité, du mode de fonctionnement et d'organisation, des revenus, etc. ;
- le troisième volet s'intéresse au point de vue des clients, pourquoi empruntent-ils ce type de transport, quels avantages trouvent-ils en prenant un taxi clandestin, etc.

1. Le marché après la déréglementation :

1.1 Disparition des opérateurs historiques locaux

Durant les années 70 et 80, et bien avant dans les grandes agglomérations, toutes les villes moyennes ont créé leur opérateur public de transport. Pour la plupart d'entre eux, ces opérateurs ont été en situation de quasi-monopole sur le marché des transports urbains. Cette période a été marquée par une pénurie relative des moyens de transport. Ces entreprises publiques soutenues financièrement par l'Etat à travers les collectivités locales, assuraient tant bien que mal le Service public avec une qualité de service insuffisante. Contrairement aux opérateurs du marché de transport actuel, ces entreprises publiques étatiques disposaient assez souvent de structures organisées avec des services d'administration, d'exploitation et de maintenance relativement performants.

A partir des années 90 et par manque de subventions, ces entreprises de transport urbain commencèrent à connaître des problèmes financiers. Afin d'améliorer la situation et de compenser les pertes d'exploitation, certaines entreprises ont tenté des diversifications d'activité. Pour ECTUB de la ville de Batna différentes initiatives furent prises : création d'une agence de tourisme ; ouverture d'une auto-école ; acquisition d'un circuit d'examen de permis ; ouverture de lignes de transports suburbaines. En dépit de ces efforts, l'entreprise continua à accumuler les déficits financiers et finit par être liquidée, comme beaucoup d'autres dans le cadre de la vague de libéralisation qui a touché la quasi-totalité des secteurs. En septembre 1997, la décision de liquidation de ECTUB de Batna fut prise et l'entreprise rachetée par des salariés.

Au-delà des considérations globales relevant du modèle de développement, nous pouvons retenir quelques facteurs explicatifs de la disparition de ces entités publiques :

- Tarifs symboliques n'ayant aucun rapport avec les coûts réels ;
- Gratuité des transports pour certaines catégories⁸³ de population ;
- Approche sociale de nombreuses entreprises au delà des obligations de service public ;
- Augmentation fulgurante des coûts à partir des années 1990-1995 avec la dévaluation de la monnaie nationale ;
- Manque de qualification et effectifs souvent pléthoriques ;
- Absence de subventions suite à la crise économique et à la politique d'austérité budgétaire qui a suivi.

⁸³ A noter aussi que les ayant droits, combattants de la révolution, famille de martyrs de la révolution, et d'autres catégories, bénéficiaient d'une exonération.

Dans le même ordre d'idée, selon une étude⁸⁴ que nous avons menée sur des entreprises étatiques de transport de marchandises, dont les résultats restent relativement transposables aux entreprises de transport urbain, il apparaît clairement que les entreprises du secteur, à travers le mécanisme des prix (les tarifs de la prestation mais aussi l'acquisition des facteurs de production), puisaient dans leurs ressources propres (amortissements et bénéfices éventuellement) pour financer non seulement les pertes de productivité chroniques mais aussi la stagnation de leurs tarifs, conjugués à l'augmentation de coûts et au non recouvrement de leur créances. A terme, les entreprises n'étaient plus viables.

Hormis dans la capitale Alger, où l'opérateur public principal, l'ETUSA,⁸⁵ est encore présent, les opérateurs historiques locaux ont fini par disparaître dans la plupart des villes du pays. La part du marché des opérateurs privés sur les services réguliers est de 100 % dans des pôles urbains comme Batna, Skikda, Tiaret, Annaba, Sétif, etc. Résultat de ces liquidations et du désengagement de l'Etat, au niveau national, le parc public (étatique) en termes de places offertes ne représente plus en 2003 que 2,65 % de l'ensemble du parc en circulation dont plus de 82 % à Alger.

1.2 Explosion de l'offre et foisonnement des opérateurs :

La déréglementation et la libéralisation du marché de transport urbain opérées en Algérie dès le début des années 90, ont entraîné la disparition progressive de la quasi-totalité des opérateurs historiques dans toutes les villes du pays. En contrepoint, cette évolution a entraîné l'éclosion de nombreux opérateurs de transport sous forme de très petites entreprises disposant le plus souvent d'un seul véhicule.

La conséquence la plus visible de la déréglementation a été l'augmentation de l'offre. De 1988 - année de la libéralisation - à 2002, et rien qu'en matière de transports de voyageurs (taxis non compris), le parc national a augmenté de 266 %, passant de 12.600 véhicules à 46.136 véhicules tous types confondus.

Comparée avec ce qui existait au cours des années 80, avant la libéralisation, l'offre de moyens de transport répond désormais mieux à la demande des « usagers ». Il est dorénavant beaucoup plus aisé de se déplacer aussi bien en milieu urbain, suburbain qu'en interurbain et ce, à un niveau de prix relativement bas.

En matière de transport urbain, l'accroissement notable de l'offre s'est effectué sans véritable maîtrise ou contrôle. Un nombre impressionnant d'opérateurs privés a vu le jour dans la totalité des villes du pays. Ils se comptent désormais par centaines à l'intérieur d'une seule ville ! En 2003, on a recensé plus de 3000 opérateurs dans la seule ville d'Alger. On avance actuellement le chiffre de

⁸⁴ Farès Boubakour : « la surcapacité et la sous-utilisation dans les transports routiers de marchandises. Cas de l'Algérie ». Thèse de doctorat. CRET. Université d'Aix-Marseille II. France, 1990.

⁸⁵ Plus l'entreprise TRANSUB : 30 autobus travaillant sur 4 lignes urbaines et 5 lignes en interurbain.

4000 opérateurs dans la capitale. Cette atomisation de l'offre a des répercussions négatives multiples sur le plan environnemental, sur la rentabilité des entreprises, sur la qualité et la lisibilité de l'offre etc.

Tableau 1. Nombre d'opérateurs par ville

Villes	Alger	Oran	Annaba	Batna	Skikda	Biskra
Opérateurs	2995	652	325	180	206	97

Source : ministère des Transports, Alger, 2003.

1.3 Quelques caractéristiques des opérateurs :

Toutes les études menées sur les villes algériennes ont montré que la taille des entreprises de transport urbain était très faible. Elle varie en moyenne de 1,1 véhicules à 1,21 véhicules par opérateur selon les villes et selon l'année. En 2003, la moyenne nationale est de 1,2 véhicules. Ceci montre clairement le caractère artisanal des entreprises.

Si l'on observe la composition du parc, on se rend également compte de la prédominance des fourgons et des minibus. En 2002, sur un total national de 46136 véhicules entre autocars et autobus, les fourgons et minibus de 10 à 29 places représentaient les deux tiers (66,77 %) du parc :

Tableau 2. Répartition du parc autocars autobus selon le nombre de places⁸⁶ en 2002.

Nb de places	6 à 9 ⁸⁷	10 à 19	20 à 29	30 à 39	40 et plus
Nb véhicules	4740	21 314	9494	1582	9006

Le parc est relativement jeune avec de fortes disparités. Si la quasi-majorité des fourgons et minibus sont récents, à contrario, à peine 3,4 % du parc d'autobus de 40 places et plus a moins de 5 ans. Enfin, si l'on compare l'âge du parc de fourgons et minibus par rapport à l'ensemble du parc, toutes catégories confondues, il paraît extrêmement jeune. Pour résumer, on peut dire que l'on dispose de peu d'autobus, généralement en fin de vie, et de très nombreux fourgons plutôt récents.

Selon une étude menée à Batna⁸⁸, 60 % des opérateurs interrogés déclarent avoir eu recours au prêt familial pour créer leur entreprise. 25 % avouent que cela

⁸⁶ Source : www.ons.dz/auto/auto2002/2002genre-place.htm

⁸⁷ Hors véhicules de tourisme.

⁸⁸ Nedjma Abbes : Sur certaines caractéristiques des entreprises de transport urbain. Le cas de Batna. Mémoire de magister Gestion des entreprises. Faculté des sciences économiques. Université El Hadj Lakhdar (Batna). 2003.

s'est effectué à travers une association (informelle) pour l'achat de l'autobus. Les 15 % restants sont des entreprises financées par un apport personnel. Les opérateurs possédant un fourgon ont tous pu contracter des prêts bancaires à des taux préférentiels dans le cadre de politiques publiques de lutte contre le chômage des jeunes. L'étude a montré enfin que 85 % de ces entreprises n'avaient pas de siège social. Pour celles qui en disposent, le local reste très modeste.

Ces entreprises fonctionnent le plus souvent avec des aides familiaux. Le reste du personnel, s'il y a lieu, est constitué des salariés informels. En termes de qualification, la quasi-totalité des opérateurs reconnaissent ne jamais avoir exercé en tant que transporteur auparavant et n'avoir jamais bénéficié de formations ou de stages dans le domaine. Enfin, 70 % des opérateurs ont un niveau d'instruction primaire et 30 % sont même sans instruction.

1.4 La qualité de service dans les transports collectifs urbains :

Notre conviction est que le problème de transport urbain en Algérie se pose aujourd'hui en termes qualitatifs. Des études que nous avons menées sur les villes de Skikda⁸⁹, Tiaret et Constantine⁹⁰ sur la qualité de service dans les transports collectifs ont mis en évidence l'insatisfaction des clients sur certains points.

La majorité des personnes interrogées semblent satisfaites de l'offre en termes de caractéristiques temporelles (ponctualité, régularité, durée du trajet). En réalité, il n'y a pas d'horaires de départ. Selon les stations, le bus ou le fourgon part soit une fois chargé, soit le plus souvent au signal du « délégué » : personne chargée par les opérateurs pour organiser les délais d'attente par ligne. Les utilisateurs considèrent en grande majorité, qu'il y a ponctualité du fait qu'ils arrivent à partir compte tenu de la fréquence élevée des départs due à une surcapacité !

Par contre les impressions recueillies sur les facteurs accueil et confort sont plutôt moyennes. En matière d'accueil (personnel, propreté et information), les usagers considèrent que si la propreté est plutôt bonne, l'accueil du personnel de bord devrait être amélioré et que l'information reste très insuffisante. Le facteur confort (ambiance, état des sièges et dérangement) reste moyen et variable. Les personnes interrogées signalent régulièrement les mauvaises odeurs, la musique forte, la surcharge, etc.

Les études ont montré que les principaux problèmes étaient centrés sur la sécurité (conduite, matériel, agression), et les arrêts et stations (organisation,

⁸⁹ Chalabi et Bekki : « *la qualité de service dans les transports collectifs : Etude comparative des villes de Skikda et de Tiaret.* » Mémoire de fin d'étude d'ingénieur en transport. Enatt/ ISFF. Alger, janvier, 2004. Sous la direction de Farès Boubakour.

⁹⁰ Salim Bouguenna : « *Etude de la qualité de service auprès des usagers du transport collectif urbain. Cas de la ville de constantine.* » Magister en gestion. Faculté des sciences économiques. Université de Constantine. Novembre 2005. Sous la direction de Farès Boubakour.

pollution et aménagement). Les utilisateurs ont une très mauvaise impression de la conduite souvent qualifiée de dangereuse ! Ce sont principalement les utilisateurs de fourgons qui ont donné cette réponse⁹¹. La réponse des utilisateurs d'autobus 100 places est beaucoup plus nuancée. L'indicateur *arrêts et stations* mériterait plus d'attention. La réponse de la totalité des interrogés est frappante puisqu'elle constitue le niveau d'insatisfaction le plus élevé. On peut vérifier sur le terrain la désorganisation qui règne sur certaines stations. Elles n'existent pas toujours ou sont mal indiquées. Elles sont à même le trottoir, ce qui cause une congestion et des bouchons sur les voies de circulation. Les utilisateurs se plaignent également de la pollution sonore et de l'atmosphère irrespirable. Enfin, sur l'itinéraire, les usagers sont souvent désorientés compte tenu de l'absence quasi-totale d'aménagement et d'abribus. Ces insuffisances ont été pointées un petit peu partout dans le pays y compris dans la capitale où ce problème est encore plus accentué. Il s'agit de facteurs limitants à prendre en compte dans une démarche globale.

2. Le transport informel par taxi à Batna : sur certains aspects de l'activité.

En Algérie, le transport informel de personnes en milieu urbain a accusé durant les années 90 un développement important passant, à Batna, de quelques 20 véhicules avant cette période à plus de 250 en l'an 2000. Les observations en 2007 montrent qu'il existe plus d'une trentaine de stations fonctionnelles. Le nombre de voitures par station est très variable. Il peut varier de 5 à 25 voitures selon l'heure et la station. On estime aujourd'hui qu'il y a plus de 500 voitures en exploitation à Batna et on considère par contre que leur nombre est plutôt stabilisé depuis ces trois dernières années.

Comme annoncé précédemment, nous avons entrepris en l'an 2000 une étude de terrain⁹² avec l'objectif de mieux comprendre le mode d'organisation de

⁹¹ Certains fourgons ont fait l'objet d'un aménagement de l'habitacle permettant le transport de personnes qui est soumis à un contrôle des services des Mines. Toutefois, l'aménagement n'est pas toujours conforme. Tout le monde semble convenir aujourd'hui que les conditions de confort et surtout de sécurité en matière de transport par fourgons sont en dessous des seuils tolérables. A titre d'exemple, le nombre de places sur le véhicule est élevé, pour des raisons de gain, aux dépens du confort minimal requis. Les accès, dans certains véhicules, sont d'une hauteur limitée (1m 60 cm)...Ceci pour le confort. Mais le plus important, reste la sécurité. Des observations ont montré que ce type de véhicules est souvent impliqué dans des accidents mortels. On peut donner plusieurs explications à ce phénomène. On peut évoquer la compétition entre opérateurs pour faire la maximum de rotations, en l'absence de contrôle. Par ailleurs, certains conducteurs, en majorité des jeunes, conduisent ces véhicules de 9 à 24 places avec des permis de catégorie B (véhicules de tourisme) alors qu'il s'agit de transports en commun. La date butoir de suppression de ces fourgons aménagés a été repoussée à fin 2009. On ne renouvellera son fourgon qu'avec un bus.

⁹² Cette étude a fait l'objet de publication dans la revue *Transport* : « *Le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être. Cas de la ville de Batna (Algérie)* ». In, TRANSPORTS n° 406. Editions techniques et économiques PARIS, mars -avril 2001.

ce type d'activité. En réalité, le travail à la base était difficile à effectuer⁹³ d'une part, et d'autre part, il existait de nombreuses causes et implications afférentes à l'activité qui restent délicates à cerner.

Ci-après sont rappelées les principales conclusions de l'enquête de 2000.

2.1 Comment travaillent-ils ?

Les taxis clandestins occupent des espaces auxquels ils se sont habitués. Leurs voitures, banalisées, sont stationnées en file indienne, conducteur à l'intérieur. Ces taxis travaillent uniquement à la course. Le client a le choix de prendre la voiture qu'il désire, il n'y a pas d'ordre de marche.

a) Les stations :

L'enquête effectuée nous a permis de recenser 15 stations fonctionnelles réparties sur le tissu urbain. Il ne s'agit là que des stations les plus importantes. Ces dernières sont au départ improvisées et deviennent connues au fur et à mesure. Dans les quartiers, la station la plus proche est connue de tous. Le nombre de voitures stationnées varie de 10 à 25 voitures selon la station et selon l'heure. Concernant les emplacements des stations, ceux-ci semblent être choisis par les clandestins en fonction de quelques critères :

- une avenue relativement large. Ils tiennent compte ainsi des endroits où ils gênent le moins possible la circulation routière ;
- là où il y aurait le moins de contrôle de police ;
- là où la demande est plutôt forte : au Centre ville, aux abords des équipements importants : le Centre Hospitalier Universitaire, la clinique de maternité, etc...mais aussi les grandes cités à haute densité de population : Cité Sonatiba, Cité SAE, Cité 1200 logements, etc.

b) Les véhicules :

Sur les 15 stations observées, nous avons recensé au total 251 voitures sur une période de 3 mois et demi. Les voitures ont de 10 à 20 ans d'âge pour la plupart. On peut rencontrer des voitures plus anciennes (de moins en moins d'ailleurs) mais aussi de plus récentes. En effet, il y a quelques années, on avait tendance à voir des clandestins exercer avec de très vieilles voitures, généralement des *Renault 4*, des *Peugeot 204* ou *304* et rarement des *Renault 12*. A l'heure actuelle, on trouve de plus en plus des voitures récentes. Nous avons rencontré de nombreux cas de *Daewoo Cielo* neuves, des *VW Golf* et des *Renault Clio* et bien d'autres de 5 à 6 ans d'âge utilisées dans le transport informel.

⁹³ D'un point de vue méthodologique, l'enquête s'est avérée difficile à faire (On a frôlé l'agression une fois). Les clandestins se méfient de l'enquêteur : il est associé à un policier ou un agent de l'administration. Aussi, les clandestins ne sont pas généralement coopératifs. Sur l'ensemble des personnes que nous avons approchées, nous n'avons réussi à convaincre au total que vingt personnes à travailler avec nous. Il est vrai que l'échantillon reste restreint, mais il était difficile de faire mieux.

2.2 Qui sont-ils ?

Les transporteurs clandestins étaient naguère majoritairement des personnes d'un certain âge. Ils sont actuellement de plus en plus jeunes. D'après notre échantillon, 55 % ont un âge entre 20 et 35 ans, 30 % de 35 à 55 ans et 15 % ont plus de 55 ans.

Sur les 20 personnes, 15 sont des chômeurs ; 3 ont une autre activité permanente (un enseignant en cycle primaire, un gardien et un chauffeur professionnel) et 2 sont retraités. Sur les 15 chômeurs, 8 n'ont jamais eu de travail ; 7 ont fait l'objet de licenciement pour raisons économiques.

Les chômeurs déclarent ne pas avoir d'autres ressources. Les 2 retraités et les 3 salariés considèrent que leurs revenus sont insuffisants pour subvenir aux besoins de leur famille.

2.3 Quand travaillent-ils ?

L'observation sur plusieurs semaines nous a permis de constater qu'il y a des permanents et des occasionnels. Ceci est valable pour toutes les stations observées :

- 65 % des interrogés ont répondu qu'ils travaillent tous les jours de la semaine, sauf imprévu ou pour la maintenance du véhicule.
- ceux qui travaillent occasionnellement, les 35 %, sont pour la plupart soit des personnes ayant un travail permanent par ailleurs et exercent donc à titre accessoire, soit ce sont les retraités.
- La moitié des interrogés déclarent travailler toute la journée : de 7h du matin à 20h le soir. Les autres, dont les retraités (qui ne peuvent pas conduire toute la journée), préfèrent travailler soit la matinée, soit l'après-midi et la soirée, c'est selon leur temps libre.

Il existe aussi quelques cas, relativement rares, de jeunes personnes travaillant quelques heures dans la journée pour gagner leur argent de poche. Ils empruntent pour cela la voiture de leurs parents. Enfin, nous avons rencontré des cas où des membres de la même famille (des chômeurs), plus organisés, se relayent et chacun travaille sa tranche horaire (l'entreprise et les 35 heures ne sont pas loin...).

2.4 Pourquoi travaillent-ils ?

Poser la question de savoir ce qui pousse les gens à se mobiliser dans le secteur informel est une question relativement facile : la *recherche du gain en l'absence de contrôle*. Néanmoins, apprécier ce gain et expliquer surtout le pourquoi du développement de cette activité reviennent à poser des questions auxquelles il est beaucoup moins facile de répondre. Ceci dit, l'analyse du problème et surtout les contacts étroits prolongés que nous avons eus avec de nombreuses personnes exerçant cette activité, nous font penser que les éléments suivants expliquent pour une bonne partie le phénomène en question.

A la base, il existe un contexte global et un climat social plutôt favorables à même d'encourager l'apparition et le développement de ce type d'activité. En effet, la crise économique que vit le pays depuis une dizaine d'année (chômage croissant, programme d'ajustement structurel et son corollaire en termes de licenciement et, plus globalement, la baisse du niveau de vie...) constitue, il est évident, un élément central dans l'analyse. Il convient de rajouter à ce contexte d'autres considérations :

En premier lieu, l'insuffisance voire l'absence de contrôle et de sanction. Effectivement, comme le mentionnent d'ailleurs les clandestins eux-mêmes, le contrôle est « *rare et occasionnel* ». Il est fonction des circonstances : visite officielle d'un haut responsable ou à la suite de la réaction plus ou moins forte du syndicat des taxis urbains. Plus de la moitié des interrogés avouent qu'ils n'ont jamais été interpellés. Ceux qui ont fait l'objet de retrait de papier ont payé une amende de 400 DA, ont retiré leur véhicule de la fourrière pour reprendre leur activité aussitôt. A noter aussi le poids de la crise politique qu'a vécue l'Algérie qui fait que les forces de l'ordre étaient débordées et il y a forcément des priorités ;

Ensuite, la possession du capital (la voiture) ne constitue pas véritablement en soi une barrière à l'entrée du Marché. La voiture étant un capital relativement faible donc accessible surtout s'il s'agit de voiture ne devant pas satisfaire un contrôle quelconque. Certains clandestins nous ont confié qu'ils ont investi leur indemnité de licenciement dans l'achat d'une voiture d'occasion pour... *travailler* ;

Enfin, et c'est le plus important, il existe manifestement une demande de déplacements latente insatisfaite due à un déficit quantitatif sur certaines lignes et qualitatif sur l'ensemble des transports publics urbains. Ainsi, par exemple, en sortant de chez soi, on ne trouve que les taxis clandestins de disponible... Les chauffeurs de taxis urbains travaillent particulièrement la journée. Le soir, il y a très peu de taxis en ville, et ce sont les clandestins qui opèrent.

En termes de volume d'activité, si l'on compare le nombre de voitures qui travaillent dans le secteur informel par rapport au parc *officiel* de taxis urbains, on se rend compte rapidement de l'ampleur du phénomène. En effet, le nombre de licences de taxis attribuées est de 353 licences dont 341 exploitées (à la date de l'enquête) et le nombre de taxis clandestins constaté est de 251 voitures, ce qui représente plus de 73 % du parc officiel en activité. Maintenant si l'on considère le parc total de taxis en circulation entre *formel et informel* à Batna, on obtient un total de 592 voitures, et on serait en droit de dire alors que le parc informel participe à concurrence de 42 % au transport urbain batnéen par taxi !

A la question de savoir, *avez-vous un moment donné essayé de régulariser votre situation en devenant chauffeur de taxi ?* Les clandestins ont évoqué des raisons diverses :

- échec à l'examen de qualification de chauffeur de taxi ;
- tracas administratifs ; ne pas satisfaire certaines conditions, l'âge (22-55 ans) entre autres ; ne pas posséder de voiture pouvant satisfaire le contrôle ; double fonction, etc.

- charges fixes élevées : Les charges fixes que supporte un chauffeur de taxi urbain sont selon nos calculs de l'ordre de 7419,00 DA⁹⁴ par mois. On qualifie ces charges de fixes car, même si le chauffeur de taxi est à l'arrêt, il supporte une charge de 247,30 DA par jour. Ces charges sont principalement des impôts et taxes, assurance transport de personnes auxquels on rajoute le coût de location de la licence d'exploitation (appelé *numéro taxi*) ; droit de stationnement (taxe municipale). Ces charges fixes dissuadent à l'évidence un certain nombre de clandestins de régulariser leur situation.

A la seule vue du nombre de voitures stationnées et leur augmentation, il était facile d'émettre l'hypothèse selon laquelle *il y a de l'argent à gagner*. A la question gênante : *combien gagnez vous par jour*⁹⁵ ?

- 50 % des interrogés ont répondu que le revenu⁹⁶ tiré de cette activité est faible, moins de 200 DA ;
- 1/3 environ des interrogés considèrent que le revenu est plutôt moyen entre 250 et 350 DA.
- 15 % répondent que le revenu est élevé pouvant atteindre les 500 DA.

Pour des raisons diverses, les interrogés auront tendance à minimiser leur revenus et il est clair que ces déclarations sont largement en dessous de la réalité. Nos observations nous ont permis d'apprécier la recette⁹⁷ quotidienne moyenne d'un transporteur clandestin travaillant la journée pleine en milieu urbain à environ 1500 DA par jour⁹⁸.

En conclusion, disons que le développement du transport informel témoigne de l'existence de profonds dysfonctionnements en matière de transports : une montée de la mobilité conjuguée à la fois à la faiblesse des transports publics et à un taux de motorisation encore très faible ; ceci révèle surtout une baisse du niveau de vie des algériens, conséquence de la crise économique et des programmes de libéralisation et d'ajustement structurel. Ainsi, la fermeture des

⁹⁴ Les charges que l'on qualifie de fixes se composent de : (les chauffeurs de taxis payent à peu de chose près les mêmes sommes) :

Assurance automobile et transport de personnes : 6300 DA par trimestre ;

Taxe et impôts : TAP (Taxe sur activité professionnelle 2.5 % du Chiffre d'affaires) : 957 DA par trimestre ; TVA 7 % du C.A, soit en moyenne 2625 DA par trimestre ; IRG (Impôt sur Revenu Global) : 1500 DA par an ;

Droit de Stationnement (taxe municipale) : 18000 DA par an.

location de la licence d'exploitation : revient à 2000 ou 3000 DA par mois. Le cours change mais une moyenne de 2500 DA par mois reste raisonnable. La somme est payable cash pour toute la période de location au moment de l'établissement du contrat.

Remarque : Dans nos calculs, nous avons négligé l'assurance contractée par le clandestin pour sa propre voiture.

⁹⁵ La recette peut parfois dépasser les 2000 DA par jour, selon certaines confidences.

⁹⁶ Par revenu, il faut comprendre la recette quotidienne moins les charges de carburant. Les interrogés ne semble pas tenir compte des autres éléments de coûts tels les amortissements par exemple.

⁹⁷ Il faut déduire les charges carburant par la suite pour obtenir des grandeurs comparables à celles déclarées.

⁹⁸ Le SMIG au moment de l'enquête était de 6000 DA par mois.

usines et la vague de licenciements qui s'en est suivie, le chômage structurel, ont poussé une catégorie à travailler dans le transport informel. Pour la catégorie ayant déjà un travail, il s'agit surtout d'améliorer son revenu. Ce type de transport même s'il reste interdit, est toléré, et pour cause.

3. Les principaux résultats de l'enquête sur les utilisateurs (les clients) du transport par taxi clandestin à Batna

En 2003, nous avons mené une deuxième enquête⁹⁹, relativement modeste toujours, mais cette fois-ci sur les utilisateurs du transport clandestin. L'enquête n'avait pas pour ambition d'être exhaustive ou représentative mais tout simplement faire le point sur une situation donnée à un moment donné et tout en tenant compte aussi des moyens limités mis en œuvre. Il a été recueilli 240 questionnaires sur 280 distribués. Les clients ont été pris au hasard dans les stations de taxis clandestins les plus importantes au sein de l'espace urbain de Batna. Le questionnaire comportait une douzaine de questions¹⁰⁰.

L'échantillon était constitué de 87,5 % de sexe masculin. Pour ce qui concerne l'activité occupée par les enquêtés, 64,2 % sont des travailleurs (tous corps confondus), 17,5 % sont des scolarisés y compris les étudiants, 5 % sont des retraités, 10,8 % des chômeurs et les restants ne se sont pas exprimés sur ce plan.

Motifs de déplacement :

Pour les motifs de déplacement, il apparaît, comme le montre le tableau ci-après, que ce sont les travailleurs (salariés, fonctionnaires) qui utilisent le plus le taxi clandestin pour rejoindre leur lieu de travail. A noter que « autres motifs » recouvrent les visites (8,75 %), promenade (2,75 %) et 23,75 % autres (courses, affaires administratives, etc.).

Tableau 3 : Motifs de déplacements des utilisateurs de taxis clandestins à Batna

Motif de déplacement	Pourcentage
Aller au travail	40,4 %
Retour à la maison	10,8 %
Ecole	8,3 %
Autres motifs	36,2 %
Ne s'est pas exprimé	4,2 %

⁹⁹ Cette étude n'a pas fait l'objet de publication à ce jour.

¹⁰⁰ On devait faire court car les clients ne pouvaient rester longtemps.

Fréquence d'utilisation :

A la question *combien empruntez-vous de fois par jour ce type de transport ?*, les réponses montrent que plus de 70 % empruntent régulièrement le taxi clandestin au moins une fois par jour. Un peu moins d'un quart l'utilisent à l'occasion.

Tableau 4 : Fréquence d'utilisation des taxis clandestins à Batna

Propositions	Pourcentage
Une fois par jour	35,8 %
Plutôt deux fois par jour	22,9 %
Plus de deux fois par jour	12,1 %
Plutôt à l'occasion	23,6 %
Ne s'est pas prononcé	5,6 %

Longueur du parcours :

A la question de savoir quelle est la distance moyenne du déplacement en taxi clandestin, les réponses montrent que 50,4 % parcourent des distances supérieures à 3 km, 32,9 % parcourent entre 2 et 3 km. Seule une minorité (13,7 %) utilise la taxi clandestin pour des distances entre 1 et 2 km. Il en ressort donc que le taxi clandestin est utilisé pour des distances plus ou moins importantes et constitue un choix économique du fait que le prix de la course n'est pas fonction de la distance et qu'il s'agit en général d'un forfait de 60 à 70 DA¹⁰¹ sur une distance moyenne de 5 km. Au-delà de cette distance, le tarif est négociable.

Choix du taxi clandestin :

Choisissez-vous le clandestin avec qui vous partez ? Si oui, sur quelle base ? A cette question, 52,5 % ont répondu par oui et 29,6 % par non. Le reste ne s'est pas exprimé. Sur les 52,5 % qui ont répondu par oui, 69 % semblent choisir le clandestin sur l'allure ou l'apparence du conducteur (de bonne famille, sympathique, etc., selon eux) ; 21,4 % des interrogés optent pour une connaissance (ami, voisin, etc.). Le reste ne s'est pas prononcé.

Problèmes rencontrés :

Avez-vous déjà eu des problèmes avec des transporteurs clandestins et de quel ordre ? A cette question, il semble que la majorité des utilisateurs n'ont pas eu des problèmes particuliers (66,7 %). Toutefois, 16,2 % avouent avoir eu des problèmes avec les conducteurs clandestins. 17,08 % ne se sont pas exprimés.

Pour ce qui concerne le type de problèmes rencontrés par les utilisateurs avec les conducteurs clandestins, il est à noter que sur les 39 personnes dans ce cas, elles attribuent cela à un malentendu sur le prix (41 %) et sur la destination

¹⁰¹ 60 à 70 centimes d'Euro environ.

(déposé loin du lieu convenu) (30,8 %). Toutefois, 28,2 % des problèmes rencontrés ont été attribués aux *autres causes* (*impolitesse, harcèlement, etc.*)

Ceci dit, il est possible que les problèmes cités ne soient pas assez particuliers au transport informel et que l'on pourrait bien les rencontrer avec les chauffeurs de taxis *formels, officiels*.

Pourquoi utilisez-vous ce type de transport ?

A cette question ouverte à dessein, à laquelle l'interrogé pouvait donner plusieurs réponses, nous avons reconstitué les impressions comme le montre le tableau suivant :

Tableau 5 : Motifs d'utilisation des taxis clandestins à Batna

Réponses	Pourcentage
<i>Aller partout !</i>	24,5
<i>Disponible tout le temps (nuit, jour)</i>	23,9
<i>Proximité de la station</i>	18,7
<i>Prix (raisonnable !)</i>	16,1
<i>Accueil</i>	8,4
<i>Rapidité !</i>	5,2

Les autres réponses étaient plus dispersées et un peu moins significatives. A titre d'exemple, ont été données des réponses du style : *confort, ponctuel, travaille pour gagner sa vie (sentiment de solidarité !), etc.*

Eloignement de la station de taxi public (taxis « officiels ») :

A travers cette question, et la suivante aussi, nous avons souhaité faire le rapport avec les transports publics¹⁰² et les dysfonctionnements que nous y avons déjà observés dans d'autres travaux.

Sachant que 91,5 % utilisent occasionnellement le taxi public « officiel » (8,5 % avouent ne jamais l'utiliser), nous avons posé la question de savoir l'éloignement du lieu de résidence du client de la station des taxis publics (formel). Nous avons obtenu ce qui suit :

- Moins de 100 m : 36,7 %
- Entre 100 m et 1 km : 32,5 %
- Plus de 1 km : 20,8 %
- Le reste : n'a pas répondu ou ne sait pas.

¹⁰² Pour davantage de détail sur ce sujet, Cf. notre article : « *Le transport collectif par bus en milieu urbain : impacts de la déréglementation. Cas de la ville de Batna (Algérie)*. In, TRANSPORTS n° 414. Editions techniques et économiques PARIS, Juillet- août 2002.

Il est vrai qu'à Batna il y a un manque de station de proximité de taxi public et qu'il faut dans pas mal de cas marcher relativement longtemps pour en trouver. Ce déficit a été rapidement comblé par des stations de taxi clandestin. Il faudrait savoir qu'il n'existe pas de dispositif d'appel de taxi par téléphone et que tous les taxis sont pris sur la voie publique. Sur le même plan, il est à noter tout de même qu'il y a eu à Batna une expérience de société de taxis, constituée de 15 voitures, fonctionnant sur appel téléphonique. Mais, au bout du premier mois, l'expérience fut abandonnée et la société fonctionne actuellement comme les autres taxis publics !

Transport collectif par bus :

Pensez-vous que le transport collectif urbain (le bus) est satisfaisant ou plutôt inadapté à vos besoins ? Les réponses témoignent globalement du manque d'intérêt des utilisateurs du transport par bus.

- 24,6 % Oui, satisfaisant
- 70,4 % inadapté aux besoins
- 5 % : sans opinion

Dans une certaine mesure, il est vrai que le transport par taxi ne constitue pas le même marché que le bus mais il est vrai aussi que l'on peut capter une part importante de la clientèle de taxi par une meilleure organisation des TC. Il faudrait avoir à l'esprit qu'à Batna, et dans toutes les villes algériennes, il n'y a pas de système d'horaire de départ ou de passage à la minute près comme c'est le cas en Europe par exemple. Partir par bus et arriver à l'heure au travail, à moins de partir un peu plus tôt, reste plutôt aléatoire.

En conclusion, il est possible de dire que l'enquête mais aussi l'observation du mode de fonctionnement ont permis de se rendre compte ou de confirmer le fait que les transporteurs clandestins sont toujours là et à toute heure de la journée. Disponibles, de bonne heure et très tard dans la soirée, ils offrent une panoplie de services. A titre d'exemple, ils :

- *acceptent d'accompagner* le client sur un circuit en ville (voir son médecin, faire des courses, des visites, etc.). Le tarif est négociable. Toutefois, ce dernier reste inférieur par rapport à ce que prendrait un taxi urbain, qui d'ailleurs ne s'intéresse guère à cela. Ceci s'explique probablement par le fait que le tarif proposé serait trop élevé pour le client car le chauffeur de taxi urbain supporte les charges fixes décrites précédemment, mais aussi parce que le taxi urbain gagnerait davantage en travaillant en collectif sur une ligne¹⁰³.
- *font une sorte d'abonnement* mensuel et ce, qu'il s'agisse de transports domicile-travail : le plus souvent des femmes qui travaillent et que le

¹⁰³ Compte tenu du volume de déplacements élevé sur certains quartiers tels que Bouakal ou Kéchida, les taxis urbains préfèrent travailler en navette et en collectif sur ces lignes. La fréquence d'arrivée de clients est telle que le taxi urbain n'attend pratiquement que très peu pour repartir.

- clandestin récupère le matin, chacune devant chez elle ; ou de transport scolaire où le clandestin se propose d'amener les enfants à l'école et les ramener à la maison ;
- *font de la réservation* : Le clandestin, *qui peut être un voisin*, peut être sollicité d'avance pour une course quelconque, par exemple, venir prendre le client de bonne heure pour aller à l'aéroport ou l'attendre très tard le soir au retour ; prendre les invités du client dans le cortège nuptial ;
 - font aussi du suburbain ou de l'interurbain voire même l'international. Pour l'international, en effet, il n'est pas rare de voir des clients partir en Tunisie ou en Libye en sollicitant les services d'un « *fraudeur* », pour un aller-retour. (Certaines personnes partent pour des soins, d'autres pour l'achat de pièces détachées particulières, etc.) ;
 - enfin, les clandestins pratiquent un véritable marketing pour fidéliser la clientèle, entre autres : ils font du crédit si le client n'a pas d'argent sur lui ; ils offrent par exemple des retours gratuitement. Sur ce dernier plan, étant donné que le clandestin revient de toute façon à l'emplacement où il l'habitude de stationner, il propose aux clients, dans certains cas, de les ramener avec lui. (normal : son coût marginal est nul !).

Les résultats de ces études ont permis de conclure que les transporteurs par taxis clandestins collent mieux à la demande, sont à l'écoute du client et offrent finalement une panoplie de services qui répondent tout à fait aux attentes des clients. Ainsi, compte tenu de la qualité de service offerte par les clandestins, le transport informel, à Batna, est entré dans les mœurs. Les gens ne disent plus : « *on prend un taxi* » mais plutôt « *on prend un fraude !* » (NDLR : un fraudeur).

Conclusion

A titre de conclusion, nous aimerions insister sur le retour de l'Etat qui va, à notre sens, reconfigurer complètement la situation dans les quelques prochaines années. En effet, l'amélioration de la situation sécuritaire et la prise de conscience progressive des pouvoirs publics algériens ont déjà permis de corriger quelque peu la situation. L'acte le plus important a été la promulgation de la loi 2001 dont l'objectif est le renforcement de la notion de service public dans les transports et la promotion des transports collectifs. Quelques idées phares sont là et font l'objet d'ores et déjà d'une mise en application :

- a) L'encouragement des regroupements des opérateurs.

Pour gérer la situation actuelle, il serait nécessaire d'opérer des regroupements d'opérateurs par ligne ou secteur géographique par exemple. Le regroupement, sous forme de SPA par exemple, permet de fédérer les moyens, d'opérer des péréquations sur les lignes non rentables, de diminuer le nombre d'interlocuteurs, et d'entraîner la création d'une structure administrative et de gestion adaptée grâce à une masse critique suffisante. Une telle solution est encore difficile à faire accepter par l'ensemble des opérateurs qui pourraient connaître une baisse

de leurs revenus. Il serait toujours possible d'imaginer des mécanismes pouvant assurer des compensations sur une période donnée.

Chez les transporteurs la tendance est bien d'envisager une formule de regroupement avec 40 véhicules par entité environ. Ils sont convaincus que c'est la solution capable d'assurer une rentabilité à long terme. Pour les artisans, l'intégration dans une structure regroupée signifiera que des services communs de gestion seront assurés, ce qui allégera leur travail et leurs revenus par voie de conséquence. Enfin, il s'agit surtout pour eux d'une option stratégique face à la future création d'une entreprise publique.

Des études sont lancées par le ministère des Transports pour rechercher les modalités pratiques des groupements possibles.

b) Dynamisation de la concurrence par l'introduction d'une entreprise publique.

L'idée est qu'une dynamisation de la concurrence devrait s'opérer par la réintroduction d'une entreprise publique de transport urbain. La recréation d'une entreprise publique pourrait, par effet d'entraînement ou par un mécanisme de *benchmarking*, améliorer la qualité de service, mieux organiser le marché et pousser, du coup, les opérateurs privés à d'éventuels regroupements.

De telles entreprises ont été créées dans les quatre grandes villes (Alger, avec toujours Etusa), Oran, Constantine et Annaba et sont actuellement en exploitation. Dans un an, dix autres villes moyennes devraient également avoir leurs entreprises publiques de transport urbain.

D'aucuns considèrent que cette perspective est trop rapide et qu'il y a lieu de faire attention à la brutalité du changement. Ils pensent qu'une réflexion est nécessaire pour assurer la réalisation du schéma de complémentarité attendu. Des problèmes d'implantation des entreprises publiques sur le marché et d'affectation de lignes se sont bien posés au départ (les autobus des entreprises publiques recevaient souvent des jets de pierres) mais les choses ont fini par s'arranger. Dans tous les cas, une sensibilisation est nécessaire pour permettre d'adopter des comportements plus conformes à l'intérêt général.

On a des raisons de penser que le personnel de l'ancienne entreprise publique, passé dans le secteur privé et qui a expérimenté les exigences de rentabilité, serait très attaché à la bonne marche de l'entreprise et à sa situation financière... Cette hypothèse paraît confirmée par l'expérience de Etusa à Alger. Le pouvoir syndical qui était fort auparavant et bloquait certaines évolutions, a changé d'attitude, se rapprochant de la logique du secteur privé.

Il est encore trop tôt pour faire un bilan de l'expérience de la réintroduction des entreprises publiques, mais tout porte à croire que les effets positifs commencent à se faire ressentir.

C) Mise en place d'une autorité organisatrice.

Afin de garantir une meilleure gouvernance mais aussi dans une optique de respect des cahiers des charges, pour tous les opérateurs, y compris l'entreprise

publique créée, une autorité organisatrice devrait jouer un rôle d'arbitre entre les différents opérateurs, sanctionner, et défendre les intérêts des usagers. Elle pourrait être composée d'un ensemble d'acteurs : représentants de l'Etat, d'élus, les professionnels de transports et les opérateurs, des associations d'usagers, etc. Des règles précises de fonctionnement et de représentativité restent à définir. Compte tenu des lois en vigueur, cette même structure pourrait elle-même établir et faire respecter des règles d'accession, de qualité de service, de tarifs, etc.

A travers la création de cette institution, il s'agirait également de conditionner l'accès à la profession. Différentes formules pourraient être imaginées selon le type de transport (transport urbain ou interurbain, de personnes ou de marchandises, etc.). Pour les transports collectifs urbains, il faudrait éliminer les petits artisans et retenir des entreprises d'une taille acceptable qui reste à définir. Une fois les conditions d'honorabilité et financières remplies (taille de l'entreprise, potentiel de renouvellement...), il serait facile d'introduire la condition de professionnalisme à travers l'organigramme et les structures de l'entreprise. Pour les artisans transporteurs, il serait possible de les diversifier ensuite par l'introduction du certificat d'aptitude au métier de transporteur ou de chauffeur professionnel, etc. En matière de qualification, d'évolution de carrières, de valorisation de compétences, de formation continue, l'autorité organisatrice pourrait définir des règles mais aussi organiser des formations, préparer des concours, ou préparer à des concours, etc.

La création d'une autorité organisatrice aurait aussi pour objectif de mieux coordonner les prérogatives et d'éviter les problèmes de chevauchement de responsabilités entre les divers échelons institutionnels.

Enfin, pour ce qui est des transporteurs par taxis clandestins, nous pensons qu'ils auront tendance à disparaître si l'on augmente sensiblement le nombre de taxis urbains (réglementaires) - en régularisant une bonne partie des transporteurs clandestins déjà sur le terrain – opération conjuguée avec une véritable dynamisation des transports collectifs avec non seulement un regroupement des opérateurs, le lancement d'activité de la nouvelle entreprise publique de transports qui existe déjà mais surtout avec la concrétisation du projet de tramway qui semble avancer sérieusement. Le tout bien entendu coordonné par une autorité organisatrice avec un strict respect de la réglementation.

Transport des voyageurs par taxis collectifs et louages en Tunisie : un modèle réussi à la ville de Sousse

Rafaa MRAIHI

1. Introduction

L'offre de transport collectif, en Tunisie, fait partie à la fois du secteur public et du secteur privé. Le ministère des transports a mis en place des opérateurs publics qui assurent l'offre de transport collectif routier et ferroviaire des voyageurs. Ces entreprises sont dotées d'une protection contre la concurrence en bénéficiant d'une situation de monopoles nationaux. Dans ce contexte, nous trouvons la Société Nationale des Chemins de Fer de Tunisie (SNCFT), la Société de Transport de Tunis (TRANSTU)¹⁰⁴ créée en 2003 et douze Sociétés Régionales de Transport (SRT) réparties entre les différents gouvernorats. Parallèlement à ces entreprises publiques, le ministère autorise les particuliers à exploiter des réseaux routiers nationaux à leur propre compte et à offrir un transport collectif urbain, interurbain, suburbain et rural. C'est sur ce type de service de transport, qualifié d'artisanal, que porte le sujet de cette communication.

Les techniques d'offre de service de transport collectif et la gestion des autorités publiques sont différentes d'une entreprise nationale à une entreprise privée ou artisanale. En effet, l'offre des entreprises publiques de transport collectif est orientée par les objectifs fixés par les plans de développement du ministère des transports cherchant en premier lieu l'amélioration de l'intérêt collectif et faisant de la rentabilité leur dernier souci. En plus les caractéristiques techniques de cette production rejoignent celles qui sont standard telles que par exemple l'utilisation des bus, des trains et des métros. Cependant, pour l'offre artisanale de transport collectif elle relève de l'esprit artisanal dans le sens où le savoir-faire, la gestion immédiate et la prise de décision instantanée sont les principaux outils de travail des chauffeurs. Contrairement à l'offre des entreprises publiques, les artisans sont dotés d'une liberté de décision et d'une autonomie de gestion de leur production. En outre, leur offre est effectuée au moyen de véhicules de taille

¹⁰⁴ La TRANSTU est le résultat d'une fusion entre la Société Nationale de Transport (SNT) et la Société de Métro Léger de Tunis (SMLT) (loi n° 2003-33 du 28 avril 2003). Elle assure l'offre sur le territoire de Grand Tunis composé des quatre gouvernorats ; Tunis, Ben Arous, Ariana et Mannouba. Cette entreprise est concurrencée par cinq autres entreprises privées de transport collectif par bus sur des lignes particulières.

inférieure à celles des bus : par exemple des taxis collectifs et des louages ayant une capacité limitée. Au niveau institutionnel, la réglementation des entreprises publiques est marquée par une forte intervention de l'autorité dans le sens où plusieurs intervenants¹⁰⁵ contribuent à la prise de décision et la gestion de ces dernières. Dans ce contexte, c'est à l'autorité publique qu'incombe la fixation des tarifs, l'embauche du personnel, la fixation des itinéraires, l'octroi des budgets et des subventions publiques, etc.. Néanmoins, pour les artisans la réglementation porte surtout sur les normes de sécurité, la tarification, les taxes et les impôts et à un faible degré sur les itinéraires. Ainsi, ils sont caractérisés par une gestion privée dont l'objectif de rentabilité est prioritaire.

Le choix des autorités tunisiennes d'un tel mode de transport collectif est stratégique dans le sens où durant son histoire nous remarquons une forte évolution du nombre de licences d'exploitation accordées. Cette volonté d'améliorer le parc des taxis collectifs et des louages est dictée surtout par l'insuffisance de l'offre des entreprises publiques par rapport à la demande. En effet, la population tunisienne a enregistré une forte évolution, ces dernières années, accompagnée par l'extension des villes tunisiennes et l'apparition de nouvelles zones périphériques. Ces zones sont à forte densité urbaine et industrielle. Cependant les équipements publics tels que les administrations publiques, les hôpitaux et les établissements scolaires et les centres commerciaux sont restés concentrés dans les centres-villes. Par conséquent, les besoins de déplacements entre les villes et les périphéries se sont développés.

Ces besoins sont initialement satisfaits par le secteur public. Désormais, par rapport à une demande aussi importante, l'offre des opérateurs publics se trouve insuffisante à plusieurs niveaux. A cet égard, d'autres modes de transport collectif sont apparus et qui sont supposés être complémentaire à l'offre publique du transport collectif. Ces modes sont définis dans le cadre du transport artisanal qui échappe, à des degrés différents, aux exigences publiques et réglementaires. Nous pouvons citer l'exemple des louages et des taxis collectifs assurant un transport urbain, interurbain, suburbain et rural.

La problématique du transport artisanal en Tunisie s'impose aussi bien à travers son rôle nécessaire dans la satisfaction des usages qu'à travers ses effets externes négatifs concernant la congestion, la pollution et l'insécurité et ses pratiques illégales. Par conséquent, plusieurs interrogations se posent, après une expérience relativement longue, concernant le maintien d'un tel mode de transport collectif, la nécessité de son organisation, de sa re-réglementation et sa modernisation.

¹⁰⁵ L'autorité centrale (ministère des transports, ministère de l'intérieur et des collectivités locales, ministère des finances et ministère de l'équipement et de l'aménagement des territoires), les autorités régionales (gouvernorats) et autorités locales (municipalités) sont les principaux intervenants dans la réglementation des sociétés nationales de transport collectif.

2. Crise des entreprises publiques de transport collectif

L'offre publique du transport collectif, particulièrement dans les grandes agglomérations tunisiennes, est marquée par plusieurs problèmes qui ont débouché sur une crise des entreprises publiques à plusieurs niveaux. En effet, depuis leur création vers le début des années 60, ces dernières souffrent d'un déficit budgétaire chronique qui a accentué leur recours continu aux subventions publiques. Désormais, malgré ces subventions ces entreprises n'ont pu améliorer leur situation financière à l'exception de la Société Régionale de Transport de Nabeul (SRTN). Les dessertes scolaires sont jugées les premières causes de cette crise surtout qu'elles sont favorisées au détriment des clients à plein tarif. Cette offre publique n'est plus attractive dans le sens où les bus sont surchargés surtout aux heures de pointe. Associées au manque du matériel roulant ces surcharges provoquent des durées longues d'attentes qui sont parfois dissuasives¹⁰⁶.

En plus des problèmes quantitatifs de l'offre publique s'ajoutent les problèmes qualitatifs. L'état du parc roulant, l'âge moyen des véhicules, la faiblesse de la vitesse commerciale, la perte du temps, le comportement des conducteurs au volant, le manque d'entretien et de maintenance des véhicules, etc. sont des facteurs qui ont dégradé la qualité de l'offre publique. Dans le même ordre d'idée, les défaillances de gestion du matériel roulant ont, pour longtemps, caractérisé l'offre de ces entreprises. Ces défaillances apparaissent dans les manques de compétence lors de l'affectation des bus. En fait, souvent des zones à faible concentration urbaine sont souvent desservies par un nombre important de bus alors que d'autres zones à forte concentration souffrent d'une sous-offre. En outre, cette incompétence apparaît aussi au niveau de la gestion des horaires des entrées et des sorties des bus. Ces caractéristiques ont débouché sur des réactions négatives de la part des usagers.

Comme résultats de ces problèmes quantitatifs et qualitatifs et des obligations du service public, l'expérience tunisienne en transport collectif régulé a montré, d'un côté, une insuffisance de l'offre publique par rapport à la demande et une inadaptation de cette dernière aux exigences de qualité dictées par les usagers. Egalement, le système de transport collectif régulé se trouve décalé par rapport aux extensions géographique et démographique que connaissent les villes tunisiennes. Ainsi, les principales agglomérations tunisiennes accueillent un peu plus d'un tiers de la population totale répartie entre les centres villes et les périphéries. Devant ces mutations des structures des villes et des populations urbaines, le transport collectif régulé se trouve incapable de répondre aux besoins de déplacements surtout urbains et de préserver sa clientèle qui préfère avoir recours à d'autres modes substituts. Le tableau 1 indique l'évolution du nombre de voyageurs ayant recours à l'offre publique qui diminue sur les lignes urbaines et

¹⁰⁶ Il est fréquent que les attentes de bus ne sont pas satisfaites et que nous assistons au passage de 1 et 2 sans s'arrêter à cause du taux élevé du remplissage.

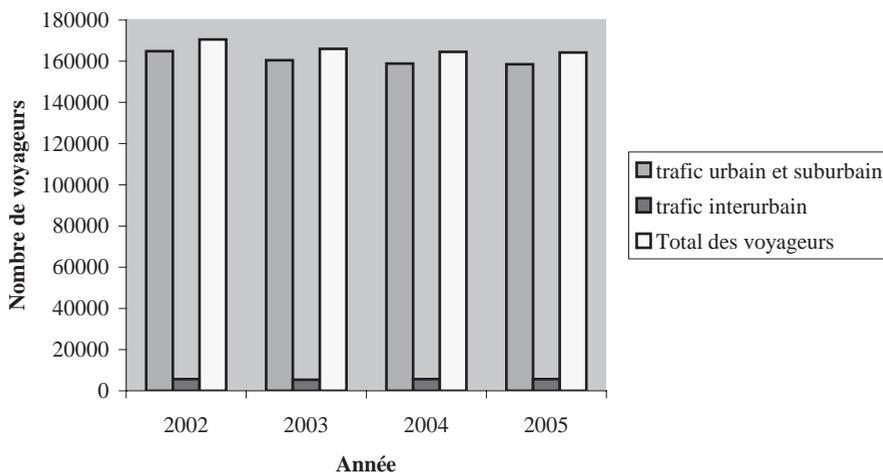
suburbaines et qui reste constant sur les lignes interurbaines. En conclusion, le nombre total des voyageurs décroît face à une demande importante de déplacements.

Tableau 1 : Total de voyageurs transportés par transport en commun institutionnel

Année	Trafic urbain et suburbain	Trafic interurbain	Total des voyageurs
2002	164818	5673	170491
2003	160578	5364	165942
2004	158943	5651	164594
2005	158507	5645	164152

Source : Direction Générale de Planification et des Etudes (DGPE). Ministère du Transport

Figure 1 : Voyageurs transportés par transport institutionnel



Le graphique 1 nous montre que le nombre de voyageurs transportés par les entreprises publiques a diminué tout au long de la période 2002-2005. Ceci implique que l'offre publique face à une croissance de la population n'attire pas suffisamment d'usagers et que ces derniers ont recours plutôt au transport artisanal.

A cet égard, plusieurs tentatives ont été mises en œuvre dans le but de résoudre les dits problèmes. Notons, par exemple, les essais d'assainissement financier des opérateurs publics, les restructurations des réseaux pour les entreprises installées dans les principales agglomérations (les gouvernorats de Tunis, ben Arous, Mannouba, Ariana, Sfax, Sousse, Monastir, Mahdia et Nabeul), l'autorisation d'exploitation à quelques entreprises privées juste sur le territoire de

Grand Tunis. En outre, dans le but d'améliorer l'offre publique, des politiques de coordination ont eu lieu entre les différents opérateurs publics desservant les mêmes zones tels que la SMLT et la SNT¹⁰⁷ en matière de transport urbain, cette dernière et la SNCFT en matière de transport suburbain et cette dernière et la STS (Société Nationale du Sahel) sur la ligne 22 liant Sousse, Monastir et Mahdia en matière de correspondance entre le Métro du Sahel et les bus de la STS.

Quels que soient les efforts fournis et les solutions portées, la crise du transport collectif régulé persiste et s'aggrave de plus en plus ces dernières années. Ainsi, devant l'obligation de satisfaire les besoins de déplacements et face à l'insuffisance de l'offre publique, les autorités ont choisi de développer un autre mode de transport de voyageurs afin de compléter le transport collectif régulé. Ce mode relève du secteur privé du transport collectif et il est qualifié de transport artisanal.

3. Transport artisanal : choix stratégique des autorités tunisiennes

En Tunisie, l'offre publique du transport collectif est sous la pression de l'extension du parc des voitures privées d'une part et des modes alternatifs de déplacement tels que les taxis et les louages d'autre part. Ainsi, la part du transport collectif est assez faible par rapport aux autres modes. En effet, l'amélioration du niveau de vie des ménages tunisiens et la volonté politique de la modernisation du parc des voitures privées ont été à l'origine de l'accroissement du parc de ces dernières et du taux de motorisation dans les principales agglomérations¹⁰⁸. Nous constatons que depuis 1987, la croissance annuelle du parc de voitures est de 8 % ce qui a entraîné une hausse du taux de motorisation pour atteindre, en 2006, 90 voitures par 1000 habitants.

Dans ce contexte, l'offre publique du transport collectif est devenue incapable de satisfaire les besoins de mobilité surtout dans les grandes agglomérations. La demande de déplacement est en évolution tant du point de vue quantitatif que qualitatif. Cette évolution est expliquée surtout par l'expansion démographique, urbaine et industrielle. A cet égard, selon le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RHPH) effectué en 2004, la Tunisie compte une population de 9.910.872 personnes. En outre, les villes tunisiennes surtout, Tunis, Sfax et Sousse, ont subi une forte croissance urbaine qui a été à l'origine d'un développement important des zones périphériques. En revanche, ces dernières ont gardé l'aspect mono-centrique dans le sens où elles monopolisent

¹⁰⁷ Cette coopération a fini par une fusion entre les deux entreprises. Désormais, cette fusion n'a pas été bien maîtrisée et est marquée par des comportements de capture et des rapports de force entre les deux. Ainsi, la fusion n'a porté, réellement qu'une coopération entre les horaires. Notons, à ce niveau, la nécessité d'un organisme ayant compétence et pouvoir de gestion de cette fusion.

¹⁰⁸ La facilité d'octroi des crédits autos par le système bancaire et l'importation des quotas annuels des voitures à puissance de quatre chevaux (dites voiture populaires) ont été principalement les facteurs choisis par le gouvernement pour la rénovation du parc des voitures particulières.

les différentes activités commerciales et les différents équipements publics tels que les hôpitaux, les établissements scolaires et surtout les administrations publiques. Par conséquent, elles sont considérées, par excellence, comme des zones d'attraction du trafic. Ceci n'empêche pas que les zones périphériques sont devenues des zones de forte concentration industrielle tel que le cas de Sousse et Monastir. Par conséquent, nous pouvons dire que les besoins de déplacements urbains et suburbains se sont multipliés.

Cela dit, le parc des véhicules privés (VP, camionnettes et motos) dans le pays est passé de 474.387 unités en 1994 à 830.755 en 2002. A ce rythme, on estime qu'en 2005 le parc privé pourrait dépasser le million de véhicules. En considérant le doublement depuis 1994 du parc de véhicules et la forte relation entre le PIB et le parc de véhicules, tout fait penser que le taux de motorisation va croître de façon alarmante le long des prochaines années. En effet, si l'économie tunisienne progresse au même rythme que dans les dix dernières années, à l'horizon 2015 le taux de motorisation tunisien pourrait atteindre les 250-300 véhicules par 1000 habitants.

Face à l'extension du parc des voitures privées et à la faiblesse de transport collectif régulier, le ministère du transport a choisi de mettre, en parallèle de l'offre publique, une offre privée du transport collectif assuré par des personnes et moyennant des véhicules d'une taille particulière. La raison principale selon laquelle le gouvernement a choisi une telle politique est la complémentarité à l'offre publique. En d'autres termes, cette offre privée artisanale est destinée à compléter l'offre publique et à combler ses insuffisances. D'ailleurs de plus grandes facilités ont été accordées aux détenteurs de ces véhicules et les autorisations d'exploitations sont, depuis quelques années, données d'une manière plus libérale.

En effet, les différentes mutations qu'a subies le secteur des taxis et louages sont définies dans le cadre des efforts d'actualisation de l'organisation des transports terrestres qui ont débuté en 2004. Ainsi, le ministère des transports a procédé à la promulgation de la loi n° 2004-33 du 19 avril 2004 qui vise à réviser la loi n° 85-44 du 4 Août 1985 relative à l'organisation des transports terrestres dans le but de l'actualiser et de l'adapter aux orientations et réformes adoptées dans le secteur de transport urbain et régional.

Le transport artisanal est offert moyennant des véhicules de taille et de capacité quasi-standards. Ces véhicules sont de couleurs différentes afin de distinguer la nature des lignes qu'elles desservent. En d'autres termes, ces couleurs indiquent les limites des zones autorisées à être exploitées par les chauffeurs. Par exemple, les louages de couleur blanche à bande rouge sont autorisés à desservir les lignes interurbaines entre le Grand Tunis et le reste des gouvernorat, les louages de couleur blanche à bande bleue sont autorisés à opérer sur les lignes suburbaines et inter-régionales, les taxis collectifs de couleur jaune à bande bleue ne desservent que les lignes suburbaines, et les louages de couleur blanche à bande jaune couvrent le transport rural. Il est intéressant de noter que les louages à bande bleue circulent uniquement à l'intérieur du gouvernorat auquel ils sont affectés et assurent l'offre d'un transport collectif urbain et subur-

bain court. De même, les louages à bande rouge circulent aussi bien à l'intérieur du gouvernorat qu'à travers tout le territoire. C'est un transport public à l'échelle nationale. En outre, les taxis collectifs offrent un service collectif principalement sur des liaisons suburbaines avec toutefois la possibilité d'offrir ce service à l'intérieur des périmètres urbains. L'ensemble de ces véhicules offre un transport semi-collectif privé, organisé en voitures ou fourgonnettes (capacité maximum de 8-9 places)¹⁰⁹.

Le nombre total des « cartes d'Exploitation du Transport Public » dites « Licences » délivré par le gouvernement est de 17 000 pour les louages à bande rouge, bleue, et jaune. Nous constatons une forte croissance du parc de ce mode de transport qui résulte d'une volonté de politique de maintenir ce mode, d'abord, et de lui accorder une bonne part de marché de transport en commun. Le tableau 2 retrace l'évolution du parc relatif aux véhicules de transport artisanal.

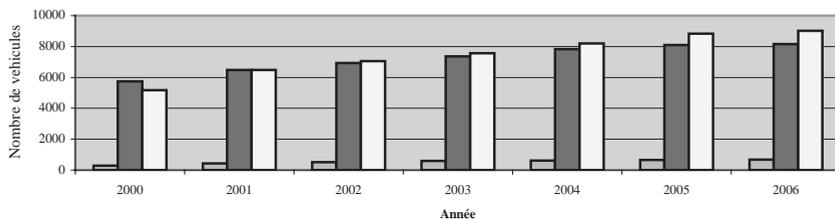
Tableau 2 : Evolution du parc national des taxis collectifs et louages

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Taxi collectif	277	436	504	587	620	663	681
Louage	5746	6486	6926	7366	7836	8097	8151
Transport rural	5180	6473	7064	7557	8203	8828	9020

Source : UTICA

Le graphique 2 montre une évolution pour tous les véhicules de transport artisanal sauf pour les taxis collectifs qui restent limités aux grandes agglomérations. En outre, il montre que le nombre des véhicules de transport rural croît d'une manière importante et ceci s'explique surtout par la quasi-absence de l'offre publique du transport collectif. Ainsi, l'Etat encourage l'attribution des autorisations pour l'exploitation des lignes rurales.

Figure 2 : Evolution du nombre des taxis collectifs, louages et véhicules de transport rural



¹⁰⁹ Les taxis individuels et les taxis touristiques ayant des capacités différentes par rapport aux louages et taxis collectifs (4 à 5 places) et dont la gestion relève intégralement de l'esprit artisanal ne font pas partie de notre analyse.

Généralement, l'évolution du parc est consécutive à des avantages administratifs, fiscaux et financiers avancés par l'Etat aux opérateurs depuis l'année 1997 jusqu'en 2006. Au cours de cette période, les avantages ont concerné essentiellement les droits de consommation et les taxes sur la valeur ajoutée des différents types de transport artisanal dans la mesure où nous constatons des suspensions des taxes pour quelques cas et des importantes réductions pour d'autres. Ainsi, la loi n° 2006-2 du 3 Janvier 2006, reflète la volonté des autorités publiques tunisiennes pour le renouvellement du parc et fixation des conditions d'octroi de ces avantages. Pour ce faire, ces autorités ont choisi la réduction du droit de consommation et la suspension de la taxe sur la valeur ajoutée dus lors de l'acquisition des véhicules de transport public des personnes, afin de moderniser le secteur.

Le Décret n° 2006-2 du 3 janvier 2006, porte sur la réduction du droit de consommation et la suspension de la taxe sur la valeur ajoutée dus à l'acquisition des véhicules de transport public des personnes dans le cadre du renouvellement du parc et fixation des conditions d'octroi de ces avantages.

L'évolution des véhicules de transport rural a commencé en 1998, date d'application de la loi n° 97-88 du 92 décembre 1997, qui porte sur la suspension totale du droit de consommation et la réduction du taux de la taxe sur la valeur ajoutée à 10 % au profit des personnes ayant une attestation d'éligibilité pour l'acquisition des véhicules de transport rural.

Concernant le transport par taxis collectifs et par louages, les réductions du droit de consommation ont commencé par un taux de 30 % en 1998 pour atteindre 10 % en 2006. En effet, le premier article de la loi n° 2006-2 du 3 Janvier 2006 précise que dans le cadre du renouvellement du parc des taxis et louages, les taux du droit de consommation sont réduits à 10 %, et la taxe sur la valeur ajoutée dus à l'acquisition des véhicules automobiles est suspendue¹¹⁰.

Les avantages fiscaux se sont étendus pour toucher aussi les fournisseurs des véhicules de transport artisanal. En effet, les articles 4 et 5 de la dite loi mentionnent que les concessionnaires agréés et les entreprises de Leasing bénéficient des mêmes avantages fiscaux pour l'acquisition des véhicules de transport de personnes de type taxi, louage ou transport rural, auprès des fabricants locaux à condition que ces véhicules soient vendus aux personnes bénéficiaires de ces mêmes décisions.¹¹¹

¹¹⁰ **Art. 1.** Sont réduits à 10 %, les taux du droit de consommation et est suspendue la taxe sur la valeur ajoutée dus à l'acquisition des véhicules automobiles relevant du numéro de position 87.03 du tarif des droits de douane et destinés au renouvellement du parc des voitures de type taxi ou louage.

¹¹¹ **Art. 4.** Les concessionnaires agréés bénéficient des mêmes avantages fiscaux pour l'acquisition des véhicules de transport de personnes de type taxi, louage ou transport rural, auprès des fabricants locaux, et ce, sur la base des décisions délivrées par le ministre des finances conformément aux dispositions de l'article 2 du présent décret et à condition que ces véhicules soient vendus aux personnes bénéficiaires de ces mêmes décisions.

Art. 5. Les entreprises de leasing bénéficient des avantages fiscaux accordés à l'acquisition des véhicules de transport de personnes de type taxi, louage ou transport rural, et ce, sur la base des décisions délivrées par le ministre des finances conformément aux dispositions de l'article 2 du présent décret et à condition que ces véhicules soient acquis dans le cadre d'un contrat de leasing conclu avec les personnes bénéficiaires de ces mêmes décisions.

Dans le même cadre, les autorités tunisiennes ont mis en place toute une ligne de crédit afin de rénover le parc de ces véhicules tout en imposant, à travers des lois, un âge limite pour ces derniers¹¹². En parallèle des encouragements publics, ce mode de transport collectif est attractif à cause des taux élevés de la rentabilité des investissements réalisés. Pour longtemps, les profits réalisés ont attiré un bon nombre d'investisseurs chaque année et ont été, en retour, à l'origine de l'accroissement du parc.

Le parc de ces véhicules est réparti entre les différents gouvernorats avec une disparité très apparente entre les villes surtout concernant les taxis collectifs. Ils sont complètement absents dans quelques gouvernorats alors qu'ils sont nombreux dans d'autres. Cette disparité trouve son explication dans la disparité démographique et surtout urbaine entre les villes tunisiennes. Le tableau 3 nous donne un aperçu sur la répartition régionale du parc roulant de ce type de transport collectif en Octobre 2006.

Une lecture des ces statistiques nous conduit à plusieurs conclusions dont la plus importante est le nombre restreint des villes ayant l'autorisation de circulation des taxis collectifs. Ce nombre est plus important dans la région du Sahel (gouvernorats de Sousse et de Monastir). Ceci peut être expliqué par l'extension géographique et démographique de ces villes. D'ailleurs, après Le grand Tunis, ce sont les villes ayant le nombre le plus important des zones périphériques à cause de l'installation des nouvelles industries (telle que celle du textile) hors du centre-ville de Sousse, de Monastir et de Mahdia. En plus de ces industries, se sont installées de nouvelles zones urbaines entraînant des flux de trafic avec les centres-villes où se concentrent les activités administratives et commerciales et les équipements publics¹¹³. Cette configuration urbaine justifie en quelque sorte le nombre important des taxis collectifs en comparaison avec les autres régions¹¹⁴. Le Grand Tunis, particulièrement les gouvernorats d'Ariana et de Ben Arous, se place en deuxième lieu avec un nombre relativement faible par rapport aux gouvernorats de Sahel malgré l'important mouvement urbain vers les périphéries des villes. Ceci peut être expliqué par le nombre des opérateurs publics et privés qui existent et à qui le ministère cherche à garantir des parts de marché fixes sinon croissants.

¹¹² Cet âge est fixé à 10 ans pour les louages. Après cette période le propriétaire doit acquérir soit une voiture neuve soit âgée de 4 ans au plus.

¹¹³ Ces zones périphériques au Sahel tunisien ont la caractéristique d'être très proches et parfois même collées, proches des centres villes des trois gouvernorats qui sont eux même intimement collés. Cette caractéristique complique la détermination précise des frontières qui séparent les réseaux urbains, suburbains et interurbains.

¹¹⁴ L'extension des villes en Grand Tunis est très importante pour les quatre gouvernorats qui le constitue et le nombre des zones périphériques est en évolution à cause de la forte concentration urbaine et des prix bons marchés des terrains hors villes. Cependant, le nombre des taxis collectif est nettement faible à cause de la protection qu'offre le ministère aux grands opérateurs nationaux (STT et SNCFT). Cette protection est soupçonnée d'être imposée par ces opérateurs indépendamment des besoins vis-à-vis ces taxis collectifs.

Tableau 3 : Répartition régionale du parc du transport artisanal en Tunisie en Octobre 2006

	Gouvernorat	Taxis individuels	Taxis collectifs	Taxis touristiques	Louages	Transport rural
1	Tunis	7544		59	549	7
2	Sfax	1935	31		592	518
3	Nabeul	1031	83	17	415	463
4	Bizerte	832			386	642
5	Kairouan	394	5		433	582
6	Jendouba	289			292	862
7	Mednine	1144		8	241	329
8	Gabes	507		2	309	123
9	Sousse	1239	322	11	601	315
10	Béja	295			247	462
11	Kasserine	261			349	312
12	Gafsa	221			214	139
13	Kef	207			246	369
14	Monastir	734	134	20	432	133
15	Sidi-Bouزيد	62	11		270	580
16	Mahdia	292		2	418	524
17	Zagouan	13	21		156	329
18	Siliana	119			270	421
19	Tozeur	94			110	35
20	Kebelli	93			93	203
21	Tatouine	94			83	147
22	Ben Arous	1296	6	1	421	171
23	Ariana	1637	59	4	282	154
24	Mannouba	327			71	99

Source : UTICA

4. Modèle tunisien de transport artisanal : Cas du gouvernorat de Sousse

Une activité artisanale est une activité dont la gestion relève de l'effort individuel d'organisation et du savoir-faire. Une fois regroupée, l'organisation de ces activités concerne plus l'ensemble des artisans faisant généralement des ententes et mettant en place des mécanismes spécifiques de collaboration, de négociation et de gestion de conflits. Dans ce contexte, le transport artisanal rassemble ces caractéristiques dans la mesure où les opérateurs, particulièrement les chauffeurs, qui sont incités par la recherche de rentabilité sont appelés à disposer d'un savoir-faire particulier leur permettant de relever la concurrence, d'attirer la clientèle, d'en dépasser les conflits avec les autorités organisatrices et avec leurs collègues, de réduire les coûts, de maîtriser le temps, d'optimiser leurs parcours, etc.

Auparavant, les détenteurs des taxis collectifs et des louages bénéficiaient d'une liberté importante d'exploitation. Il en résulte plusieurs problèmes aussi bien entre les chauffeurs qu'entre ces derniers et les usagers. Ainsi, un nombre important d'accidents, le manque de confiance des usagers pour les comportements des chauffeurs, des surcharges, un comportement de banditisme, etc. ont caractérisé le fonctionnement du transport artisanal en Tunisie. Bref, malgré qu'il soit réglementé, ce type de transport comprend une certaine informalité et des pratiques illégales. Conscient de ces problèmes, le ministère des transports et l'Union tunisienne de l'Industrie du Commerce et de l'Artisanat (UTICA) se sont engagés pour moderniser ce secteur et améliorer son organisation. Par conséquent, de nouvelles restrictions sont établies dans le but de contrecarrer ces défaillances. En plus, de nouveaux investissements se sont mis en place sous forme de stations de grande capacité¹¹⁵ moyennant une certaine gestion des entrées et des sorties des véhicules de façon à remettre de l'ordre en place pour les chauffeurs. D'ailleurs, dans la plupart des stations, nous observons les véhicules qui prennent la queue attendant chacun son tour. En ce qui concerne les voyageurs, ils se rendent aux guichets pour acquérir des billets où sont mentionnées des informations concernant le montant, l'heure de départ, le numéro de place et le matricule du véhicule. Par conséquent, ces nouvelles pratiques ont tendance à réduire le contact entre les clients et les chauffeurs, à éviter les conflits entre ces derniers, à maîtriser les flux d'entrées et de sorties et à gérer le nombre important de véhicules. Pour ce faire, nous trouvons, dans chaque station, une administration responsable de la gestion qui comporte une direction et des départements¹¹⁶. Par conséquent, en se basant sur les modèles de déplacement, la gestion de la station de Sousse cherche à atteindre plusieurs objectifs tels que la gestion optimale des flux d'entrée, de sortie et la fluidité du

¹¹⁵ La gestion de ces stations est rendue à l'UTICA en collaboration avec le syndicat.

¹¹⁶ Il est important de noter que, dans le cadre de coopération entre l'UTICA, le ministère du transport et l'Institut Supérieur du Transport et de la Logistique de Sousse, une première expérience consiste à intégrer les ressortissants de cet institut dans la gestion des stations des louages.

trafic, l'organisation des déplacements avec des itinéraires pré-déterminés et le pilotage des files d'attente.

Par le biais de la restructuration du secteur du transport artisanal et de sa réglementation, le comportement et la gestion artisanale sont devenus encadrés par plus de mécanismes réglementaires qui tendent plutôt à institutionnaliser le secteur. Par conséquent, le côté informel dans cette activité de transport a pratiquement disparu à l'exception de quelques zones à faible concentration urbaine où ce mode est en cours de mutations et de renouvellement. Notons à ce niveau que ces expériences de modernisation se sont limitées surtout au transport par louage et aux régions du Grand Tunis et du Sahel.

Contrairement au transport par louage, le secteur des taxis collectifs n'est pas encore à la page de cette nouvelle organisation imposée par les autorités publiques. Le comportement artisanal domine cette activité dans la mesure où c'est la gestion individuelle et collective qui domine en absence quasi-totale d'une organisation institutionnelle. Les pratiques illégales et non conformes aux lois persistent, une offre non organisée mettant en priorité la recherche de plus de navettes au détriment des normes de sécurité et du respect de l'ordre. Cependant, il est important de signaler l'absence quasi-totale du côté informel dans ce type de transport. En outre, les taxis collectifs disposent de stations non aménagées et sans aucune structure administrative responsable de la gestion des entrées et des sorties des véhicules. Cela dit, malgré ces insuffisances le taxi collectif a un rôle essentiel dans la satisfaction de la demande de déplacements et dans la complémentarité au transport collectif régulé.

Dans le but de valoriser le secteur du transport artisanal, en Tunisie, nous proposons, à titre d'exemple, le modèle de la ville de Sousse qui a le parc le plus important en terme de taxis collectifs et de louages de tout type. Dans le Grand Sousse, les déplacements motorisés générés sont effectués, principalement, par cinq modes à savoir ; voiture particulière, taxis collectifs et louages, deux roues, camions et les transports collectifs¹¹⁷. En se limitant aux louages et à partir des statistiques fournies par l'Institut National des Statistiques (INS) et collectées auprès de la station de louages, de l'UTICA et à partir du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Sousse de l'année 2005, un simple calcul peut nous donner une idée de la grandeur de ce type de transport. En effet, avec 300 louages à bande bleue effectuant 6 à 7 voyages par jour en accédant à la station de Sousse, ces derniers effectuent un total de 2000 voyages/jour (aller et retour). Pour les louages à bande rouge, le nombre de voyages est un total de 2020 voyages/jour. Par conséquent, à raison de 7 passagers par véhicule, le nombre total des personnes transportées en période normale et à partir de la station de louages de Sousse serait de 28.140 voyageurs/jour en flux de

¹¹⁷ Le transport collectif par louages et taxis collectifs occupe la deuxième place après le transport par voiture particulière.

sortie¹¹⁸. Il est intéressant de noter que ce nombre peut atteindre 10 millions de voyageurs transportés par les louages¹¹⁹, soit l'équivalent de la population totale de la Tunisie.

Le tableau 3 nous montre la répartition modale des déplacements dans la ligne Sousse-Hammam Sousse et les communes satellites

Tableau 4 : Répartition modale des déplacements par mode (2005)

	Sousse/Hammam Sousse		Zone périphériques		Total	
	Dépl./jour	Part (%)	Dépl./jour	Part (%)	Dépl./jour	Part (%)
Voiture particulière	82.262	36 %	111.097	45 %	193.359	41 %
Taxis et Louages	41.131	18 %	28.145	11 %	69.276	15 %
Deux roues	38.846	17 %	13.085	5 %	51.931	11 %
Camions	9.140	4 %	42.217	17 %	51.357	11 %
Transports Collectifs	57.126	25 %	52.339	21 %	109.465	23 %
Total	228.505	100 %	246.883	100 %	475.388	100 %

Source : PDU de Sousse

Cette répartition modale montre la prédominance de la voiture particulière par rapport aux autres modes. La part des taxis collectifs et les louages est importante (deuxième place pour la ligne considérée et troisième place pour les zones périphériques). Notons que la part élevée du transport collectif revient à la part élevée du transport scolaire, surtout les abonnés, vers la ville de Sousse.

Comme nous l'avons mentionné auparavant, le transport artisanal par louage dans le Grand Sousse a fait des progrès vers la meilleure organisation générant, ainsi, moins de problèmes avec les autres modes institutionnalisés et avec les usagers. Ce transport a été bien intégré dans un système régional de transport collectif. Il bénéficie d'une bonne image de marque auprès des voyageurs et répond convenablement à la demande locale de déplacements suburbains et interurbains. En comparaison avec les autres régions et même avec les pays méditerranéens, le modèle du Grand Sousse mérite bien d'être imité et pourquoi pas importé par les pays voisins. En effet, les autorités publiques ont consacré de l'effort et des investissements considérables pour perfectionner la gestion de circulation et stationnement des louages afin qu'elles ne soient pas un handicap pour la mobilité mais plutôt un levier d'un transport efficace.

¹¹⁸ Notons que suite à des entretiens avec des responsables de la station de Sousse, le nombre de voyageurs transportés lors des périodes de pointes (fêtes, vacances scolaires, etc.) peut atteindre 40.000 voyageurs/jour partant de Sousse.

¹¹⁹ Ce chiffre est apte à être doublé en tenant compte des flux entrants à la station.

Le transport artisanal est présent sur tout le territoire tunisien à travers ses différentes formes ; urbain, suburbain, interurbain et rural. Sa part dans l'offre globale de transport de voyageurs est très importante du fait qu'il attire une masse importante de clientèle malgré que les tarifs proposés soient pratiquement les mêmes que ceux proposés par les bus, le métro et les trains. Cette part ne vient pas du hasard et non pas uniquement de la faiblesse du système de transport collectif régulé mais plutôt de ses caractéristiques qui le placent aux premiers rangs par rapports aux autres modes. En effet, ce mode de transport a pu suivre les évolutions qu'ont connues la population et les villes tunisiennes. En plus, il a pu s'adapter aux mutations qu'ont connues les demandes de déplacements de façon qu'il satisfasse les nouvelles exigences de mobilité dont principalement, la disponibilité, l'accessibilité, la flexibilité, la rapidité, etc.

Dans ce contexte, étant donné le nombre important des taxis collectifs et des louages, ces derniers sont toujours disponibles et il est rare que nous observions des files d'attente. Ainsi, cette disponibilité répond aux besoins des usagers, contrairement au transport collectif régulé ayant des horaires fixes. La capacité limitée des taxis collectifs et des louages permet aux chauffeurs de les remplir facilement et de revenir rapidement pour effectuer d'autres navettes. Par conséquent, nous assistons à une forte fréquence des véhicules. Parallèlement à leur disponibilité, ces véhicules sont facilement accessibles dans la mesure où ils sont autorisés à s'arrêter hors les stations suite à une demande¹²⁰. Ainsi, il est facile pour les usagers d'accéder à ce type de transport en se plaçant sur la route la plus proche soit de son domicile soit aussi de son lieu de travail. En outre, il est flexible dans la mesure où les chauffeurs sont capables de trouver immédiatement des solutions aux problèmes rencontrés ou pour répondre aux besoins multiples des voyageurs transportés. Sa flexibilité se traduit, parfois, par un transport de porte à porte. De même, c'est un transport aussi rapide que les autres modes du fait qu'à part les vitesses importantes, les chauffeurs ont un savoir-faire qui leur permet de parcourir les plus courts chemins pour une destination particulière. Ainsi, ils offrent aux usagers un gain important de temps devenu un facteur déterminant de la demande du transport. Nous pouvons ajouter à ces caractéristiques, le confort qu'offrent ces véhicules à travers des places assises pour tous les voyageurs transportés et la desserte de la quasi-totalité des régions, des villes, des quartiers, des grands espaces, des zones industrielles, des zones de loisir et des équipements publics.

L'importance du transport artisanal apparaît encore à travers sa contribution dans la réduction du chômage. En fait, son rôle est social, à ce niveau, dans le sens où il offre des revenus pour un nombre important de familles tunisiennes qui leurs permettent de s'intégrer dans la société et de ne pas être marginalisées. De plus, il est considéré comme outil, parmi plusieurs, qui aide à la concrétisation des objectifs socio-économiques recherchés par l'économie tunisienne. Pour

¹²⁰ L'arrêt hors station n'est autorisé qu'aux taxis collectifs et aux louages effectuant un transport suburbain et rural. Il l'est interdit pour les louages à bande rouge offrant un transport inter-urbain avec le Grand Tunis pour des raisons de sécurité.

ce faire, l'Etat tunisien offre des facilités d'octroi de crédit pour l'achat des taxis collectifs et des louages et ce pour deux objectifs principaux, renouveler le parc de ces véhicules d'une part et créer de nouveaux emplois sous forme de micro-entreprises d'autre part. Il faut ajouter encore que le transport artisanal est source de recettes fiscales pour les collectivités publiques tunisiennes. Par conséquent, il est très clair qu'en Tunisie le transport artisanal contribue à améliorer le surplus de plusieurs acteurs dont notamment les collectivités publiques, les usagers, les propriétaires de licences et les chauffeurs.

Ainsi, nous pouvons tirer plusieurs idées concernant le rôle de ce type de transport. En fait, une fois bien organisé, le transport artisanal tunisien renforce certainement le système de transport collectif, consolide la politique nationale d'emploi, adapte le système de transport en commun aux étalements urbains et aide à la réalisation simultanée d'un équilibre socio-économique.

L'analyse de la situation actuelle du transport artisanal et de ses bienfaits nécessite quand même de mettre l'accent sur ses défaillances. Ces dernières peuvent être d'origine interne ou externe dans le sens où les artisans mêmes ou l'environnement où opèrent ces derniers sont impliqués dans le dysfonctionnement de ce mode. Si nous commençons par l'environnement institutionnel, nous pouvons dire qu'il est à l'origine de la déviation du transport par taxis collectifs et louages par rapport au premier objectif pour lequel il a été créé. La complémentarité au transport collectif régulier existe-t-elle réellement ? En fait, les taxis collectifs et les louages sont devenus les principaux concurrents du transport par bus. Comment ne pas l'être surtout lorsque, par décision des autorités régionales et locales, les stations de ces véhicules sont parfaitement collées à celles des bus. Ajoutant à cela les itinéraires autorisés à être exploités par ces véhicules sont déjà desservis par les sociétés publiques de transport collectif. Il en résulte donc une concurrence non pas déloyale mais plutôt légale et sous le regard des autorités. A cet égard, nous nous demandons suivant quelle logique est organisé le système national de transport collectif surtout que les sociétés publiques sont déjà en déficit budgétaire chronique dont nous cherchons des solutions ? Suite à cette concurrence destructrice serait-il possible que le transport artisanal tunisien élimine le transport régulier ? Dans tous les cas, il est nettement clair que ce transport s'est concentré sur les lieux à forte concentration urbaine en parallèle avec le transport régulier par bus devenu, ainsi, un service substituable et non pas complémentaire en cas des excédents de demande ou bien sur les lignes non desservies par les bus¹²¹.

Une telle situation, dont les autorités sont responsables, est à l'origine de l'apparition des pratiques illégales et des comportements non civilisés. A titre d'exemple, les taxis collectifs démunis d'une organisation des entrées et sorties,

¹²¹ Ce problème est très important surtout au niveau suburbain avec les taxis collectifs et les louages blancs à bande bleue. Cependant, il ne figure pas dans le cas du transport rural où la demande est complètement satisfaite par les transporteurs artisanaux (louages blancs à bande jaune). Sur ces lignes rurales, le transport artisanal a parfaitement réussi sa mission du fait qu'il complète convenablement l'offre publique.

peuvent se placer devant les bus pour capter les voyageurs. A ce moment, il peut se passer des disputes entre les chauffeurs des bus et ceux des taxis collectifs.

En outre, l'état des infrastructures routières urbaines et l'importance du parc du transport artisanal aggravent encore la situation de la circulation. En fait, nous observons en plus des voitures particulières, les taxis individuels et collectifs, les louages à bande bleue et les bus qui circulent dans un espace devenu réduit face à cette situation. Ainsi, une congestion qui apparaît à plusieurs moments de la journée surtout dans les grandes villes. Dans ce cadre, les lois fixant les itinéraires des taxis collectifs et des louages sont responsables de la contribution de ces véhicules à la congestion aux centres-ville surtout qu'ils ne desservent que des lignes suburbaines. Donc, serait-il possible, pour les autorités de changer leurs itinéraires pour les faire circuler sur des lignes périphériques évitant ainsi les lignes urbaines ? En plus de cette congestion, l'excès des véhicules dans les villes ne fait que détériorer la qualité de l'air, augmenter la nuisance acoustique et détériorer de plus en plus l'état des infrastructures des villes. Ainsi, avec de telles insuffisances, le transport artisanal ne ferait pas partie des transports durables intégrés dans une optique de développement durable.

Les défaillances du transport artisanal tunisien sont à l'origine, aussi, du comportement des opérateurs mêmes. Au nom de la recherche d'un maximum de profit, les chauffeurs se permettent souvent des pratiques illégales. En effet, les taxis collectifs et tous les types de louages sont caractérisés par des excès de vitesse en ayant recours à un langage gestuel chaque fois qu'il y a un contrôle de la police de circulation. En outre, ils n'exigent pas que les usagers attachent leurs ceintures de sécurité. Par conséquent, les chauffeurs respectent rarement les normes de sécurité. En outre, en l'absence de contrôles, ces derniers se permettent, parfois, de stationner près des stations pour remplir leurs véhicules en négligeant l'ordre exigé dans les stations. Notons aussi qu'en période de pointe (fêtes, vacances, etc.) apparaissent des comportements déloyaux tels que le non-respect des tarifs autorisés et les transporteurs clandestins ou informels.

Ces avantages et ces limites nous renvoient à des interrogations concernant la réglementation tunisienne du transport artisanal.

5. Réglementation tunisienne du transport par taxis collectifs et louages

Suite à la description précédente, nous comprenons que la réglementation a beaucoup plus porté sur les conditions d'octroi des licences, l'organisation au sein des stations, la détermination des itinéraires, et la tarification que sur la protection du transport régulier et sur le comportement des chauffeurs. Les principales réglementations sont résumées par le décret n° 98-2554 du 28 décembre 1998 qui a été modifié par le décret n° 2000-2375 du 17 octobre 2000. Ces décrets portent sur les règles standard réglementant les transports de personnes par voiture de taxi, de louage et le transport public rural.

Ces modifications sont le signe d'une certaine flexibilité au niveau des conditions d'octroi des licences. En effet, les propriétaires des licences de louages et des taxis collectifs sont tous des particuliers et des personnes physiques. L'octroi des « Cartes d'Exploitation du Transport Public » dites encore « licences », revient au ministère du transport en collaboration avec l'UTICA pour le cas des louages à bande rouges et avec les collectivités locales pour le cas des taxis collectifs et les louages à bande bleue et jaune. Les chauffeurs doivent être titulaires d'un permis particulier de conduire. La réponse aux demandes de licence se fait dans le cadre d'une commission d'examen. Ces licences peuvent être louées en contre partie d'un montant d'argent que fixe le marché. De cette manière, une licence peut servir pour créer des revenus pour plusieurs intermédiaires exploitant cette autorisation.

La réglementation porte aussi sur l'organisation du secteur des taxis et louages et la fixation des itinéraires qui reviennent aux principaux acteurs régionaux dont surtout les Gouvernorats, les conseils régionaux et les communes. L'organisation apparaît plus dans le cas des louages où plusieurs mesures réglementaires sont mises en place. Par exemple, l'organisation des entrées et sorties des louages se fait sur la base de la règle suivante : « *une priorité en fonction du temps d'entrée et quelques avantages accordés selon le point du départ ou le point d'arrivée* »¹²². Ainsi, il est attribué, à chaque matin et à chaque louage, une priorité au départ à partir de la ville indiquée comme point de départ dans l'autorisation d'exercice et une priorité de retour du point d'arrivée désigné dans la dite autorisation. Le tableau 5 présente les périodes de priorité en fonction de la longueur des lignes desservies aussi bien pour le départ que le retour.

Tableau 5 : Organisation des priorités de départ et de retour des louages

Période de priorité de départ		Période de priorité d'arrivée	
Heure	Distance	Heure	Distance
1 h à 6 h	> 100 km	16 h	> 300 km
2 h à 7 h	< = 100 km	17 h	101 km < dist < 300 km
		18 h	< 100 km

La période de priorité au retour se termine à l'heure de commencement de la période de priorité au départ. Le départ des louages avant et après la période de priorité se fait suivant l'ordre d'arrivée à la station. Plusieurs critiques sont adressées à cette organisation par plusieurs acteurs de ce secteur. Par exemple, cette

¹²² Décret N° 2554 du 28-12-1998 modifié par le décret N° 2375 du 17-10-2000. Arrêté du ministre du transport du 26-01-1999, fixant les règles de fonctionnement des stations, les modalités d'octroi des autorisations de transport public de personnes par voitures de louage et les modalités de délivrance et de renouvellement des cartes d'exploitation y afférentes tel que modifié par l'arrêté du ministre du transport du 20 octobre 2000.

gestion d'entrée et de sortie ne tient pas compte des flux entre deux ou plusieurs stations qui figurent dans les autorisations d'exploitation des chauffeurs¹²³.

Concernant la définition des itinéraires, le rôle des collectivités locales est limité et se trouve influencé par la centralisation de la décision auprès du ministère des transports et de l'UTICA. Par conséquent, faute de coordination entre toutes ces autorités, les autorisations d'exploitation sont accordées d'une manière relativement libérale créant ainsi des conditions de concurrence non maîtrisée et parfois destructrice. Notons en plus, que parfois face à une demande importante de licences c'est le côté relationnel qui intervient.

En 2002, il a été décidé par les autorités responsables de l'organisation du transport artisanal tunisien que la tarification dans ce type de transport se fait dans le cadre d'une décision conjointe du ministère des Transports et du ministère du Tourisme, du commerce et de l'Artisanat (décision n° 191 du 17 décembre 2002). Par conséquent, la tarification de cette offre est plutôt administrée par les autorités publiques. Toutefois, il est à signaler que la tarification des louages et des taxis collectifs est très proche de celle du transport public régulier. En d'autres termes, pour les lignes courtes, la tarification est fonction du nombre de sections qui correspond à un certain nombre d'arrêts et elle est fonction des kilomètres parcourus pour les lignes longues.

Les taxis collectifs et les louages paient des impôts sur les revenus, les taxes sur la valeur ajoutée (TVA), les taxes de stationnement et de circulation. Comme il a été mentionné auparavant ces impôts et taxes ont été réduits significativement depuis 1997 jusqu'au 2006 malgré leur importante contribution dans les recettes fiscales du pays. Il est intéressant de noter à ce niveau que l'exécution de ces mécanismes réglementaires est fortement contrôlée contrairement aux autres aspects portant sur les excès de vitesse, le respect de l'ordre de priorité et le comportement des chauffeurs qui sont restés jusqu'à nos jours à un stade théorique.

Finalement, la réglementation du transport artisanal tunisien a fait de grands pas vers l'organisation et la modernisation du secteur. Cependant, il subsiste de nombreuses insuffisances, surtout celles relatives à la complémentarité au transport collectif régulier.

6. Les taxis collectifs et louages peuvent-ils être des leviers d'un système de transport durable en Tunisie ?

Un système de transport durable est celui qui s'intègre dans une politique de développement durable. En d'autres termes, les objectifs d'une politique de transport doivent converger vers les objectifs de ce développement. Le transport

¹²³ Plusieurs tentatives de correction ont été mises en œuvre par la station de Sousse en ayant recouru à certaines règles de la modélisation en transport. Plusieurs modèles ont été construits à ce niveau dont par exemple les modèles files d'attente- louages (Méthode multicritères, méthode point de départ-point d'arrivée, méthode FIFO), modèles files d'attente – voyageurs, etc.

artisanal par louages et taxis collectifs est au cœur du système de transport de voyageurs en Tunisie. Etant donnée sa forte part de marché, son intégration dans une optique de développement durable s'impose bien que le transport collectif institutionnel soit considéré parmi les leviers les plus importants. Il serait irréaliste de se concentrer uniquement sur ce dernier type de transport en négligeant le transport artisanal. Par conséquent, il est impératif, pour les responsables de la politique tunisienne de transport, d'avoir une vision générale tenant compte du transport par louages et taxis collectifs.

Dans ce contexte, il est intéressant de noter d'abord que la politique tunisienne de développement durable intègre rarement le transport comme outil d'action. D'ailleurs, nous remarquons la faible coopération entre les ministères du transport et du développement durable. Ce dernier se concentre plutôt sur les autres secteurs, surtout l'industrie. Néanmoins, les transports, en Tunisie, sont sources directes et indirectes des effets externes dégradant le bien-être collectif. En fait, ils contribuent à la congestion qui est arrivée à une situation alarmante, et à l'augmentation de la consommation d'énergie¹²⁴. A titre d'exemple, en 2005, les transports en Tunisie ont été à l'origine de 29.43 % de CO₂, 73 % de COV et de 75 % de VOX¹²⁵. En outre, ils participent à l'émission des gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique et acoustique. Enfin, ils participent à l'occupation de l'espace à travers les infrastructures, et à l'augmentation des accidents.

Le transport par taxis collectifs et louages se trouve responsable avec les voitures particulières de cette situation. D'une part, son parc s'ajoute à celui des voitures particulières pour aggraver la congestion aux centres-villes et augmenter la consommation d'énergie. Par exemple, dans le Grand Tunis la part du transport collectif est passée de 50 % au début du neuvième plan à 40 % au début du dixième plan et risque de se situer à 36 % à la fin du dixième plan (en 2006). A Sfax, cette part du transport collectif est passée de 30 % au début du neuvième plan, à 28 % au début du dixième plan et à 24 % à la fin du dixième plan. Par contre, dans le cas du transport interurbain, la part du transport collectif public a diminué de 17 % au cours de l'année 2000, à 16 % à la fin du dixième plan. Il est à noter que cette part était auparavant de 27 %. Sur la base de ses effets externes déjà mentionnés, le transport artisanal tunisien actuel ne peut pas être considéré comme transport durable. La mise en place d'un système de transport artisanal durable fait appel donc à une révision de la politique tunisienne du transport de voyageurs en général et celle du transport par taxis et louages en particulier.

Dans ce cadre, l'affectation du transport artisanal à sa mission principale de complémentarité au transport collectif institutionnel à forte capacité (bus, métro et train) permettrait de réduire d'une part le parc des taxis collectifs et louage à

¹²⁴ Par ailleurs, une étude faite par le ministère des transports en 2006 concernant la consommation de l'énergie dans le transport routier a montré que la part des véhicules privés dans cette consommation est de 52 %, des véhicules de transport des marchandises est de 28 %, des taxis, louages et transport rural est de 14 % et du transport collectif est de 6 %.

¹²⁵ MEAT (2005).

un nombre juste nécessaire pour répondre aux besoins non satisfaits par l'offre publique et d'autre part le nombre de navettes de ces derniers. Pour ce faire, il est commode de maîtriser les autorisations d'exploitation et les limiter uniquement aux lignes non desservies par le transport institutionnel. Dans ce contexte plusieurs efforts sont recommandés pour mettre en place, par exemple, des techniques d'intermodalité liant le transport artisanal aux autres modes.

Dans le même ordre d'idées, la redéfinition des itinéraires favorisant la circulation des taxis collectifs et louages aux périphéries des villes et la circulation des bus aux centres-villes permettrait de réduire la congestion et la pollution au centre ville d'une part et d'orienter la demande vers le transport collectif par bus tout en réduisant l'utilisation des voitures privées.

Finalement, l'organisation du transport artisanal sur l'espace où il opère permet une adaptation du parc des taxis collectifs et louages aux besoins réels des populations. Pour ce fait, la coordination entre plusieurs organismes est devenue nécessaire à plusieurs niveaux : collectivités locales, ministère du transport, ministère de l'équipement de l'aménagement des territoires et l'UTICA. Ainsi, de nouvelles actions sur le plan de l'organisation, de la gestion de l'exploitation, de l'octroi des licences, de la complémentarité aux transports collectifs institutionnels peuvent intégrer le transport artisanal dans un système de transport durable. En fait, il peut même servir, au même titre que le transport par bus, comme levier de transport durable.

7. Conclusion

Le transport artisanal tunisien est considéré comme une arme à double tranchant dans le sens où il sert longtemps à répondre aux besoins non satisfaits par l'offre publique du transport collectif, mais en même temps il est devenu source de plusieurs problèmes. En fait, son choix est stratégique pour le gouvernement dans la mesure où avec la crise financière des sociétés publiques et leur incapacité à répondre à une demande en mutation quantitative et qualitative, il est mis en place comme solution et moyen pour ajuster l'offre à la demande. Pour ce faire, l'Etat a autorisé l'offre des louages sur tout le territoire tunisien et des taxis collectifs dans les grandes agglomérations. Par conséquent, plusieurs problèmes concernant les difficultés de déplacement et la qualité de l'offre ont été résolus grâce à de multiples facteurs. Les facilités d'octroi de licences, les efforts de renouvellement du parc, la diversification des services offerts, l'amélioration de la gestion et de l'organisation et les investissements dans les infrastructures (stations) sont tous des facteurs qui ont rendu le transport artisanal attractif et accaparant une part importante du marché du transport collectif.

Le transport par louages, dans la ville de Sousse, constitue le meilleur exemple de l'expérience tunisienne en transport artisanal. C'est un modèle type de transport artisanal organisé, moderne, bien géré et intégré dans le système de transport collectif de la région. Il mérite d'être exporté vers les autres villes tunisiennes et pourquoi pas vers des pays voisins. En général, le service des taxis

collectifs et les louages est demandé aussi bien par ceux qui ne disposent pas de voitures particulières que ceux qui en possèdent. De cette manière, il est utile de rappeler que l'évolution du taux de motorisation individuelle est freinée par ce transport artisanal. Dans ce cadre, en plus des investissements en infrastructures, des mécanismes réglementaires, de la faiblesse du transport collectif institutionnel, plusieurs autres facteurs ont contribué au développement de ce mode dont principalement le système bancaire tunisien qui a facilité, depuis la réforme du secteur, l'octroi des crédits pour renouveler le parc des taxis et des louages.

Néanmoins, une vision globale du fonctionnement de tout le secteur nous permet de dégager quelques défaillances qui risquent de rendre ce dernier non soutenable et qui éloigne tout le système de transport collectif de la durabilité. D'abord, avec des taux initiaux importants de rentabilité, et à cause de la facilité d'attribution des licences, le secteur a attiré de nombreux transporteurs. Leur nombre élevé a suscité une réduction des taux de profits jusqu'au point où plusieurs d'entre eux n'arrivent qu'à couvrir leurs charges et se trouvent obligés de transporter d'une manière illégale¹²⁶. Ensuite, la concurrence non organisée au transport collectif institutionnel risque d'aggraver la situation financière des sociétés publiques. En outre, il est source des effets externes négatifs tels que la pollution, la surconsommation d'énergie, la congestion, les accidents, etc.

Par conséquent, bien qu'il témoigne d'un progrès important, une révision du fonctionnement du transport artisanal tunisien est devenue une nécessité afin de l'intégrer convenablement dans une optique de développement durable à travers une coordination efficace avec le transport collectif institutionnel faisant partie du secteur public et privé. De plus, l'idée de regroupement des entrepreneurs individuels dans des entreprises doit être renforcée dans le sens où il permet d'une part un partage de risque entre les transporteurs, une limite des pratiques illégales et enfin une mobilisation des capitaux privés.

En conclusion, le développement urbain et la différenciation de la demande impliquent non pas uniquement le maintien de secteur mais plutôt son développement et l'idée générale de le faire disparaître se trouve incompatible avec la réalité.

Références bibliographiques

Bathélemy P., « Le secteur urbain informel dans les pays en développement : une revue de littérature », *Revue Région et Développement*, N° 7.1998.

¹²⁶ Lors des entretiens avec quelques transporteurs de louages à Sousse, ils ont déclaré que si les autorités n'arrêtent pas, pour une période donnée, l'attribution des licences tout le secteur est menacé de disparaître et le désordre dominera. Ils ont mentionné que la fiscalité à alourdie énormément leurs charges surtout qu'ils n'arrivent à effectuer qu'une seule navette par journée. D'ailleurs, leurs paiements annuels pour les autorités publiques sont 2350 (assurances), 960 (taxes de circulation), 300 (taxe pour la municipalité), 900 (paiement pour la société de service), 300 (paiement de la patente), et 6000 (paiement en cas d'acquisition de crédit-auto). A toutes ces dépenses s'ajoutent celles liées à l'entretien et paiement des paillages de l'autoroute.

- Conseil de l'Europe, La Gestion et le Financement des Transports Collectifs Urbains. *Rapport du Comité directeur sur la démocratie locale et régionale*. Commune et Régions d'Europe, N° 69, 1998, Edition du Conseil de l'Europe.
- Croissant Y., « Analyse de l'influence des conventions sur la politique des exploitants de réseaux de transports collectifs urbains », *Document de travail du CERUS*, 2000.
- Darbéra R., « Technologie et régulation des taxis », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 87, avril - juin 2007, Paris, 109-127
- Dupuy G., « L'urbanisme des réseaux », *Edition A Colin*, 1991.
- Dupuy G., « Les territoires de l'automobiles », -Anthropos- *Economica*, 1995.
- ENPC, Les transports collectifs urbains : un défi pour nos villes. *Actes du colloque ENPC*, Paris, 3/5 mai 1988.
- Ghazhouani S., et M. Goied, « Analyse économétrique de la demande de transport urbain pour la ville de Tunis », *Economie et Prévision*, 1993, N° 108 : 47-62.
- Godard X., « Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 88, 2005, Paris, 225-242
- Godard X., « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud », *in* Dorier-Apprill E. (dir.), *Ville et environnement*, 2006, Sedes, Paris, 171-196
- Gomez-Ibanez J., et J. Meyer, « Transit bus privatization and deregulation around the word : some perspectives and lessons », *International Journal of Transport Economics*, 1991, Vol. 18 : 231-258.
- Haj Taieb R., « Crise du secteur des transports urbains par autobus en Tunisie », *Doctorat en Urbanisme et Aménagement*. Université de Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris, 1991.
- Joumard R. et al., « Politique de transport et qualité de l'aire dans les agglomérations », *Rapport INRETS*, 2005, N° 9515, p 125, Baron, France.
- Le Tellier J., « Les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc », *Annales de Géographie* n° 642, 2005, Paris, Armand Colin, 163-186
- Marechal K et al., « Mobilité durable en région bruxelloise. Centre d'études économiques et sociales de l'environnement », Université libre de Bruxelles, 2001.
- MEAT. Le réseau national de surveillance de la qualité de l'aire (RNSQA). *Bulletin mensuel* N° 45, 2005.
- Mraïhi R., « Réglementation des prix de facteurs et efficacité productive : cas du transport public en Tunisie », *Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales de Paris (EHESS) et Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de Sfax (FSEG)*, 2006.

- Offner J. M., « Les déplacements urbains », *La documentation française*, 1992.
- Palma A., et Sánchez O., « Transport privé et transport public : Analyse coût-bénéfice et mesure d'accessibilité », *Document de travail*, Université de Cergy-Pontoise, 1997.
- Perrot A., « Ouverture à la concurrence dans les réseaux », *Economie et Prévision*, 1995, N° 119 : 59-71.
- Stambouli, J. développement soutenable et valorisation des externalités environnementales des transports. Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 38, p 63-94, 2000.

Autres documents

- Etude du Plan de Circulation de la Ville de Monastir. 2005
- Etude du Plan de Déplacements Urbains de la Ville de Sousse. 2005
- Les droits de la personne et les services de transport en commun en Ontario.
Rapport de consultation, Commission Ontarienne des Droits de la Personne, 2002.
- Plan de Déplacement Urbain de Sousse. 2005
- Rapport d'activité de la Société de Renouvellement de Service de Sousse, 2006.
- Rapport d'activité de la Société Régionale du Sahel (2005)
- Rapport de l'Union Tunisienne de l'Industrie et de l'Artisanat (2006)

Annexes communication R Mraih

Annexe 1 : Processus d'offre à Sousse

Le tableau A.1 retrace l'ensemble des processus adoptés par la société d'exploitation de la station de Sousse « Société de Renouvellement de Service de Sousse » dans le cadre d'une approche qualité.

Le tableau montre les différentes étapes de planification, de développement et de validation du processus des prestations de services de la société. En général, ces étapes reposent sur :

- La définition des besoins des clients (voyageurs, exploitants, chauffeurs, etc.) et les réglementations,
- La détermination de la capacité de l'organisme à satisfaire ces exigences,
- Description de la conception du service notamment la planification, les qualifications exigées, le personnel responsable,
- Validation sur terrain de ces étapes
- Analyser le degré de satisfaction de la clientèle de la société.

Tableau. A.1. Processus d'offre de service de la Société de Renouvellement de Service de Sousse

N°	Données d'entrée	Etapes	Données Sortie	Ressources opératoires	Responsable
01	<ul style="list-style-type: none"> - Les exigences des professionnels - Les exigences des voyageurs - Les lois et normes -Recommandation 	Collecte des information	Planning 01 prévisionnels <ul style="list-style-type: none"> - Plans - Projets - Modèles.... 	Direction Générale	Directeur
02	Planning 01 prévisionnel <ul style="list-style-type: none"> - Plans - Projets - Modèles... 	Discussion planning	Planning 02 prévisionnel <ul style="list-style-type: none"> - Fiches portes - Fiches pistes <ul style="list-style-type: none"> - Autres modèles - Emploi du temps - PV - Décision 	Direction Générale	Directeur
03	Planning 02 prévisionnel <ul style="list-style-type: none"> - Fiches portes - Fiches pistes - Autres modèles - Emploi du temps <ul style="list-style-type: none"> - PV - Décision 	Fixation Fonctionnement et circulation des pièces	Affectation et distribution des supports	Responsables informatiques Chefs d'équipe	Contrôleur
04	Affectation et distribution des supports	Remplissage	Saisie des données <ul style="list-style-type: none"> - Temps d'entrée - Temps de sortie - Temps d'inscription - Files d'attente - Ventes de billets 	Agents de piste Opérateurs Agents des portes	Chef d'équipe
05	Saisie des données <ul style="list-style-type: none"> - Temps d'entrée - Temps de sortie <ul style="list-style-type: none"> - Temps d'inscription - Files d'attente -Ventes de billets 	Récupération	Contrôle des pistes Ordre et priorité <ul style="list-style-type: none"> - Théorique - Pratique L'organisation des files d'attente	Chef des pistes Service pilotage	Chef d'équipe
06	Contrôle des pistes Ordre et priorité <ul style="list-style-type: none"> - Théorique - Pratique L'organisation des files d'attente	Rapprochement et vérification	Rapports Analyse des écarts Evaluation du service rendu	Agents Chefs/ Equipes professionnels	Chef d'équipe

Source : Rapport d'activité de la Société de Renouvellement de Service de Sousse, 2006.

Annexe 2 : Evolution des parcs de véhicules en Tunisie

Le tableau A.2 nous montre l'évolution du parc des véhicules particuliers, des louages et des taxis (individuels et collectifs) depuis 1977.

Tableau. A.2. Evolution du parc des voitures particulières, taxis et louages entre 1977-1989

Répartition par type	1977	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Véhicules particuliers	54000	106000	115000	123500	136000	141600	144500	148850	151338
Louages	800	1600	1800	2100	2400	2500	2601	2601	2601
Taxis	2400	4400	4700	4900	6600	7352	7403	8000	8635

Annexe 3 : Décret n° 2006-2 du 3 janvier 2006

Décret n° 2006-2 du 3 janvier 2006, portant réduction du droit de consommation et suspension de la taxe sur la valeur ajoutée dus à l'acquisition des véhicules de transport public des personnes dans le cadre du renouvellement du parc et fixation des conditions d'octroi de ces avantages.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre des finances,

Vu le code de la taxe sur la valeur ajoutée promulgué par la loi n° 88-61 du 2 juin 1988 tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n° 2005-106 du 9 décembre 2005 portant loi de finance ; pour l'année 2006 et notamment son article 8,

Vu la loi n° 88-62 du 2 juin 1988, portant refonte de la réglementation relative aux droits de consommation telle que modifiée et complétée par les textes subséquents et notamment la loi n° 2005-106 du 14 décembre 2005 portant loi de finances pour l'année 2006 et notamment son article 6,

Vu le nouveau tarif des droits de douane à l'importation promulgué par la loi n° 89-113 du 30 décembre 1989 tel que modifié et complété par les textes subséquents et notamment la loi n° 2005-106 du 19 décembre 2005 portant loi de finances pour l'année 2006,

Vu le décret n° 75-316 du 30 mai 1975, fixant les attributions du ministère des finances,

Vu l'avis du ministre du transport,

Vu l'avis du ministre du commerce et de l'artisanat,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier. Sont réduits à 10 %, les taux du droit de consommation et est suspendue la taxe sur la valeur ajoutée due à l'acquisition des véhicules automobiles relevant du numéro de position 87.03 du tarif des droits de douane et destinés au renouvellement du parc des voitures de type taxi ou louage.

Les avantages fiscaux prévus par le présent article sont accordés aux personnes physiques disposant et exploitant des autorisations de transport public de personnes par des voitures de type taxi ou louage avant la date du 28 février 1989 et qui n'ont pas bénéficié de ces mêmes avantages fiscaux dans le cadre de décrets conjoncturels précédents.

Le secteur du taxi bénéficiant des avantages fiscaux accordés dans ce cadre couvre le taxi individuel, le taxi collectif et le taxi touristique.

Art. 2. Les avantages fiscaux prévus par l'article premier du présent décret sont accordés une seule fois au vu d'une décision du ministre des finances prise après avis de la commission nationale créée en l'objet.

La durée de validité des décisions d'octroi des avantages fiscaux visées au présent article est fixée à un an à partir de la date de leur émission.

Cette durée peut être prorogée pour une même période.

Art. 3. La validité des décisions relatives à l'octroi des avantages fiscaux pour l'acquisition des véhicules de transport public de personnes de type taxi, louage ou transport rural délivrées par le ministre des finances avant le 1^{er} janvier 2006, conformément aux dispositions des décrets conjoncturels précédents et qui n'ont pas été utilisés au cours de leur délai de validité, peut être prorogée dans les mêmes conditions prévues par le deuxième paragraphe de l'article 2 du présent décret.

Art. 4. Les concessionnaires agréés bénéficient des mêmes avantages fiscaux pour l'acquisition des véhicules de transport de personnes de type taxi, louage ou transport rural, auprès des fabricants locaux, et ce, sur la base des décisions délivrées par le ministre des finances conformément aux dispositions de l'article 2 du présent décret et à condition que ces véhicules soient vendus aux personnes bénéficiaires de ces mêmes décisions.

Art. 5. Les entreprises de leasing bénéficient des avantages fiscaux accordés à l'acquisition des véhicules de transport de personnes de type taxi, louage ou transport rural, et ce, sur la base des décisions délivrées par le ministre des finances conformément aux dispositions de l'article 2 du présent décret et à condition que ces véhicules soient acquis dans le cadre d'un contrat de leasing conclu avec les personnes bénéficiaires de ces mêmes décisions.

Dans ce cas, est suspendue, la taxe sur la valeur ajoutée due sur les opérations de location des véhicules de transport public de personnes de type taxi, louage ou transport rural acquis dans le cadre du contrat de leasing sus indiqué.

Art. 6. Les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles bénéficiant des avantages fiscaux prévus par le présent décret doivent comporter la mention « véhicule incessible pendant cinq ans ». La période d'incessibilité est décomptée à partir de la date d'immatriculation du véhicule dans la série minéralogique Tunisienne.

Art. 7. La cession des véhicules automobiles bénéficiant des avantages fiscaux prévus par le présent décret avant l'expiration du délai de cinq ans visé à l'article 6 ci dessus, au profit des personnes disposant des autorisations de transport public de personnes pour être réaffectés au même usage, est subordonnée à la production préalable d'une décision du ministre des finances après avis de la commission nationale créée en l'objet.

Les nouveaux certificats d'immatriculation doivent comporter la mention « véhicule incessible » avec indication de la période restante par rapport à la période de cinq ans prévue par l'article 6 du présent décret.

La cession des véhicules automobiles bénéficiant du régime fiscal privilégié avant l'expiration de délai de cinq ans, en vue de les destiner à un autre usage, est subordonnée préalablement à l'acquiescement des droits et taxes dus. Dans ce

cas, les droits et taxes sont liquidés sur la base de la valeur du véhicule et des taux en vigueur à la date de cession.

Art. 8. Nonobstant les dispositions de l'article 7 du présent décret, en cas du décès du bénéficiaire du régime fiscal privilégié avant l'expiration du délai de cinq ans, l'avantage demeure un droit acquis aux héritiers qui ne sont plus soumis à la condition d'incessibilité du véhicule prévue par l'article 6 ci dessus.

Art. 9. Les dispositions du présent décret s'appliquent à partir du premier janvier 2006 jusqu'au 31 décembre 2006.

Art. 10. Le ministre des finances, le ministre du transport et le ministre du commerce et de l'artisanat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Les taxis collectifs dans les grandes villes marocaines. Quand le transport intercommunal devient transport urbain.

Julien Le Tellier

Résumé¹²⁷

Au Maroc, les « grands taxis » (taxis collectifs) sont institués moyen de transport intercommunal / interurbain. Cependant, avec la forte urbanisation, des lignes de grands taxis sont intégrées aux systèmes de transport de plusieurs agglomérations. De plus, des itinéraires sont ouverts aux taxis collectifs pour desservir les quartiers périphériques des principales grandes villes. Ainsi, les grands taxis représentent un palliatif aux déficiences des transports institutionnels. Ils sont qualifiés de moyen de transport émergent, alternatif, de substitution. Mais représentent-ils une solution d'avenir ?

Aujourd'hui, les pouvoirs publics sont pris entre volonté de changement et difficultés à mener des réformes car les opérateurs constituent de puissants groupes de pression. En dépit de diverses contraintes, le système des taxis collectifs participe à un équilibre conciliant l'intérêt des collectivités locales (fiscalité), les rentes des propriétaires d'agréments, les revenus des chauffeurs et un service de transport socialement utile.

Introduction

Au Maroc, les taxis collectifs sont appelés « grands taxis ». Ils sont institués interurbains (itinéraires intercommunaux), tandis que les « petits taxis » correspondent à un mode de transport individuel et urbain. Toutefois, des lignes de taxis collectifs sont ouvertes dans les principales agglomérations pour répondre à des besoins de mobilité insatisfaits (desserte des quartiers périphériques).

Les taxis collectifs correspondent à un maillon essentiel du système de transport, mais ils ne répondent pas aux standards souhaités par l'administra-

¹²⁷ Texte présenté sous le titre « Les services des taxis collectifs dans les grandes villes marocaines : une alternative aux déficiences des transports institutionnels ? », Colloque international de l'Institut pour la ville en mouvement IVM Le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines, Lisbonne, 20-21 sept. 2007

tion. De plus, l'usage des grands taxis collectifs n'est pas une panacée pour les usagers – automobiles polluantes et peu confortables, infractions au code de la route. Cependant, le système des grands taxis participe à un équilibre conciliant l'intérêt des collectivités territoriales (fiscalité locale), les rentes des propriétaires et locataires d'agrément de taxi (dont le nombre est contingenté), les emplois et les revenus des chauffeurs et un service de transport socialement utile. La restructuration de ce dispositif complexe est mise en attente parce qu'il génère des ressources pour une part importante de la population. Les pouvoirs publics sont pris entre volonté de changement et difficultés à mener des réformes car les opérateurs permettent des pratiques de mobilité bon marché et ils constituent aussi de puissants *lobbies*.

Quels sont les enjeux de l'introduction des taxis collectifs dans les systèmes de mobilité urbaine au Maroc ? Face aux déficiences de l'offre de transport en commun des villes en développement, les grands taxis peuvent-ils constituer une solution d'avenir – et de substitution à la voiture particulière – en tant que moyen de transport alternatif ?

Les grands taxis seront présentés dans ce texte comme une nouvelle offre de services de transport urbain. Cette approche se déclinera d'abord à l'échelle nationale (organisation des acteurs, gestion des taxis collectifs), puis elle portera plus particulièrement sur Tanger et Tétouan, avec en conclusion des observations complémentaires pour Casablanca.

1. Les grands taxis au Maroc : palliatif des insuffisances de l'offre en transport collectif

La réglementation marocaine prévoit que les grands taxis effectuent des courses intercommunales (transport interurbain, hors des périmètres municipaux). Néanmoins, des itinéraires urbains sont ouverts aux taxis collectifs dans les principales agglomérations du pays. Les grands taxis fonctionnent donc dans les villes ; ils participent à la mobilité urbaine.

Le covoiturage à but lucratif que représentent les taxis collectifs pallie les défaillances des transports privés et publics, individuels et collectifs. Les grands taxis améliorent les performances du transport et procurent rapidité des déplacements, ainsi que souplesse dans la desserte et les horaires. Ils offrent une pluralité de solutions adaptées aux besoins d'usagers qui se déplacent collectivement.

L'usage des grands taxis est simple : les véhicules sont regroupés dans des stations (points de départ et d'arrivée) qui renvoient à des itinéraires précis, avec des destinations prédéfinies. Lieux de rassemblement, les stations sont concentrées dans les espaces centraux, puis elles sont réparties dans les secteurs les plus dynamiques des quartiers périphériques – notamment à proximité des marchés et des intersections entre deux axes structurants.

Bien que supervisée par les pouvoirs publics, la gestion des stations de taxis est d'abord assurée par les courtiers et les chauffeurs. Les courtiers interviennent en tant que médiateurs avec les autorités et les usagers auprès desquels ils représentent la corporation. Les courtiers font partie des « syndicats des taxis »¹²⁸ de leur ville et ils sont considérés comme des « chefs de stations ».

Les véhicules des grands taxis sont alignés en station, puis les départs s'effectuent à tour de rôle en appliquant le principe du remplissage des automobiles avant départ. Les courtiers veillent au respect des tours de départ en échange d'une commission prélevée sur chaque course. Dans la majorité des cas, les chauffeurs suivent des trajets prédéfinis entre deux stations et ils arrêtent le taxi au gré des personnes. Les taxis collectifs appliquent un « tarif course » (*à la course*) dont les passagers partagent le montant ; la personne qui voyage seule paie le prix total de la course¹²⁹. Les tarifs sont connus des usagers habitués.

Finalement, les services des taxis collectifs des villes en développement s'apparentent à ceux des autobus et minibus : lignes fixes de transport, itinéraires précis entre deux stations. A la charnière entre moyen de transport collectif et *taxi à la demande*, le grand taxi correspond aussi à une hybridation entre le *taxi hélé* et les *voitures de petite remise* :

- Les grands taxis marocains sont hélés dans la rue et attendus dans les terminaux, leurs tarifs sont administrés et il y a une régulation de la concurrence par contrôle des entrées dans la profession ; ce contingentement conduit d'ailleurs à des situations de rente.
- Les services des grands taxis rappellent ceux des *petites remises* (qui ne peuvent pas offrir les mêmes prestations que les taxis individuels : Darbéra, 2005), à ceci près que les commandes des courses ne sont pas (encore) effectuées par téléphone¹³⁰.

1.1 L'organisation des acteurs : réglementation et fonctionnement du système grands taxis

Une couleur et des signes particuliers imposés par la réglementation distinguent les véhicules des taxis collectifs selon les communes (points d'attache). La législation limite leur capacité à six passagers en plus du chauffeur : deux sur le fauteuil avant droit et quatre sur la banquette arrière. La majorité des grands taxis est constituée de véhicules usés de type Mercedes Diesel 240. Ce modèle

¹²⁸ Dans les grandes villes, il y a plusieurs « syndicats des taxis » dirigés par des *amins* (sages, chefs de la corporation) censés réguler la profession et représenter les chauffeurs auprès des autorités.

¹²⁹ Les chauffeurs des grands taxis alignent leurs tarifs sur ceux des places d'autobus, tandis que les courses des petits taxis équipés de compteurs sont plus onéreuses. En raison des hausses des coûts de carburant, les syndicats des taxis ont obtenu des autorités l'autorisation d'augmenter les tarifs, successivement selon les villes, en novembre - décembre 2005, puis au début de l'année 2006.

¹³⁰ Les plus grandes villes marocaines connaissent aujourd'hui leurs premiers radio-taxis, phénomène marginal mais en devenir.

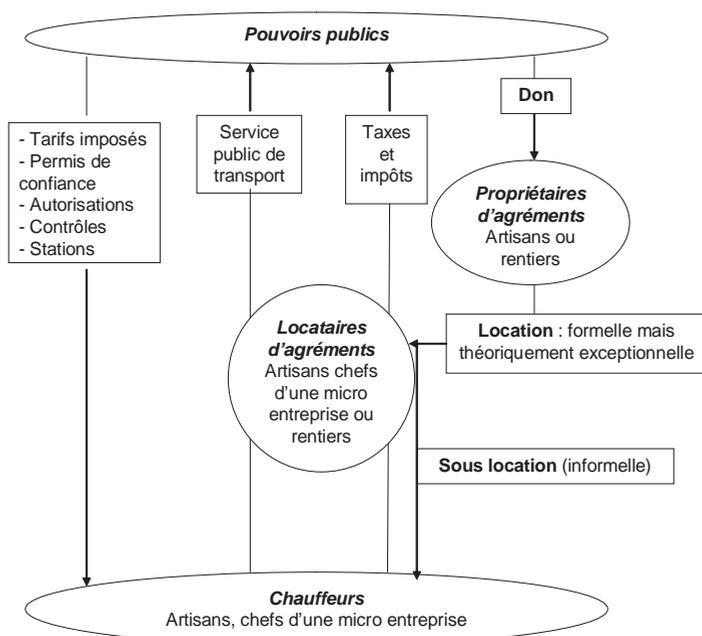
d'occasion importé d'Europe est considéré comme le plus robuste et *adaptable* ; il permet aisément le montage de pièces automobiles d'autres constructeurs. En 2005, le nombre de grands et petits taxis dépasse 65 000 véhicules, avec plus de 30 000 taxis pour les sept villes de Casablanca, Rabat, Fès, Marrakech, Agadir, Tanger, Tétouan et El Jadida¹³¹.

Par l'intermédiaire des préfectures, le ministère de l'Intérieur contrôle le contingentement des agréments de taxi. En principe, l'attribution des agréments de taxi est censée « *permettre à une catégorie de citoyens économiquement faibles ou ayant une situation sociale précaire de bénéficier d'une aide de l'administration* » (Circulaire du ministère de l'Intérieur, 22 déc. 1981). Ainsi, l'agrément est un privilège nominatif et gratuit (don) présenté comme un soutien de l'Etat à des personnes démunies, mais l'appui d'un cacique reste la condition officieuse pour en bénéficier et les pratiques clientélistes conduisent au favoritisme.

Les hommes – ou leurs épouses ou veuves et leurs descendants ou orphelins – justifient les demandes d'agrément à l'administration par des services rendus à la patrie (fonctionnaires et militaires à la retraite, anciens combattants, invalides civils et de guerre). Les femmes peuvent hériter de l'agrément accordé à leur mari (si leurs fils y consentent), puis le transmettre à un des descendants – s'ils sont tous d'accord – dont l'épouse sera l'héritière dans les mêmes conditions.

¹³¹ Environ 13 000 taxis à Casablanca (5 500 grands et 7 500 petits), 4 000 à Rabat (1 900 grands et 2 300 petits), 2 400 à Agadir (1 400 grands et 1 000 petits), 2 900 à Tanger (1 300 grands et 1 600 petits), 2 200 à Tétouan (1 700 grands et 500 petits), plus de 3 000 dans les agglomérations de Fès et Marrakech, 1 900 à El-Jadida (1 600 grands et 300 petits)

Figure 1. Les grands taxis, organisation des acteurs



En principe, les agréments de taxi peuvent être loués à titre exceptionnel en suivant une procédure officielle (contrat), mais l'exception est devenue la règle puisqu'il y a souvent entre trois et cinq personnes impliquées dans l'exploitation d'un agrément : le propriétaire, le locataire et le (ou les) chauffeur(s). Un agrément de taxi peut donc faire vivre jusqu'à cinq familles.

Le système des grands taxis présente plusieurs combinaisons entre les différents acteurs (fig. 1) :

a) Les propriétaires d'agrément :

- le propriétaire d'un agrément de taxi peut – et doit d'après la loi – exploiter son agrément (et le véhicule qui lui est associé) soit directement soit par l'intermédiaire d'un chauffeur, alors il est artisan¹³² et patron¹³³ ;

¹³² Artisan : travailleur qui dans le cours de ses affaires, seul ou avec l'aide de sa famille ou de quelques employés, exerce pour son compte personnel un métier manuel. L'artisan exploite sa force de travail avec ses propres moyens de production.

¹³³ Patron : personne détenant le pouvoir de diriger le travail de subordonnés dans la production d'un bien ou la fourniture d'un service. Le *patron-artisan* est l'autorité responsable de l'entreprise artisanale, l'employeur qui en plus d'accomplir un travail de direction effectue le même travail que ses employés.

- cependant, la majorité des agréments font l'objet de contrats de location entre un propriétaire d'agrément et un locataire (un contrat par taxi). Le locataire est artisan, tandis que le propriétaire devient rentier¹³⁴.
- les propriétaires des agréments de taxi loués sont des rentiers qui perçoivent l'usufruit du contrat de location sans travailler. Ils jouissent du droit d'exploitation de l'agrément qui représente une délégation de mission de service public de transport et génère des micro-entreprises.

b) Les locataires d'agréments :

Deux types de locataires d'agréments de taxi sont distingués (ils possèdent les véhicules dans les deux cas) :

- le locataire qui exploite directement son véhicule et l'agrément loué. Il exerce le métier de chauffeur ;
- le locataire qui n'exploite pas directement son véhicule et l'agrément loué. Dans les grandes villes, le locataire met l'agrément et le véhicule à la disposition d'un chauffeur (ou plusieurs) qui lui verse(nt) une partie du chiffre d'affaires sur la base d'un montant fixé – par jour ou mensuellement – entre les deux parties.

Le locataire exploitant un agrément de taxi soit directement soit par l'intermédiaire d'un chauffeur est chef d'une micro-entreprise. Il dispose de l'outil de production « agrément loué + véhicule » qu'il peut ensuite sous-louer à un chauffeur¹³⁵. Les chauffeurs fournissent leur force de travail et leurs rémunérations dépendent du chiffre d'affaires.

c) Les chauffeurs de taxi :

Délivrés par les services des Provinces et des Préfectures (Départements), les « permis de confiance » sont obligatoires pour exercer le métier de chauffeur de taxi, pour se mettre à la disposition des propriétaires et des locataires d'agrément. L'aptitude des chauffeurs est contrôlée par l'administration (examen après vérification du casier judiciaire vierge). Les permis de confiance représentent une opportunité d'accès à une activité génératrice de revenus. A l'échelle nationale, il y a trois fois plus de permis de confiance que d'agrément attribués – environ 65 000 agréments pour les grands et les petits taxis en 2005.

1.2 Les grands taxis collectifs, moyen de transport artisanal ?

« *Par transport artisanal on entend une activité à petite échelle où la propriété est atomisée et l'exploitation assurée individuellement par chaque chauffeur* » (Chanson-Jabeur *et al.*, 2004, p. 60). Le terme *artisanal* apparaît approprié pour désigner les grands taxis : moyen de transport composé d'une multitude de micro-entreprises, acteurs privés et peu concentrés, capacité d'organisation indi-

¹³⁴ personne qui vit de revenus non professionnels.

¹³⁵ Toutefois, il n'y a pas de contrat officiel entre les propriétaires ou les locataires d'agrément et les chauffeurs de taxi.

viduelle et collective. Cependant, le *transport artisanal* renvoie souvent aux transports informels. L'artisanal serait ainsi à la charnière entre légal et informel¹³⁶, or les taxis collectifs marocains se distinguent des transports clandestins dans la mesure où ils font l'objet d'une réglementation spécifique. Par exemple, les grands taxis sont contrôlés par les forces de l'ordre à travers le « pointage »¹³⁷ : tous les véhicules et les chauffeurs sont quotidiennement *pointés* par les agents de la sûreté nationale (police) au « bureau des taxis » de la ville dans laquelle ils sont *basés* – ou par la gendarmerie dans les communes rurales.

Bien que la législation soit à l'origine de problèmes et comporte les germes de pratiques informelles, l'activité des chauffeurs est régie par des règles précises avec une organisation et des procédures complexes. Les bases réglementaires solidement ancrées ne sont pas remises en cause par les circulaires du ministère de l'Intérieur, ni par la loi 16/99 votée en 2000 sous le gouvernement d'alternance d'Abderhamane Youssoufi (1998-2002).

« *Il est évidemment difficile de trouver un vocable pour nommer ces transporteurs légaux ayant des pratiques illicites* » (Chanson-Jabeur *et al.*, 2004, p. 60). Cependant, le qualificatif « artisanal » devient approximatif si on considère que les locations et les sous-locations des agréments relèvent plutôt d'une logique rentière. Pour les propriétaires et les locataires des agréments, les revenus sont fixes et quasiment assurés :

Les rentes procurées aux propriétaires par les locations des agréments peuvent être envisagées viagères et de subsistance. Rares sont néanmoins les propriétaires indigents comme le prévoient les règlements.

L'agrément peut être assimilé à une rente pour le locataire puisque la sous-location lui permet de dégager – sans travailler – des revenus mensuels pouvant équivaloir à plusieurs mois de salaires au SMIC¹³⁸. S'il n'est pas rare de trouver plusieurs chauffeurs par véhicule, un locataire loue rarement plus d'un agrément. Néanmoins, de riches rentiers exploitent plusieurs agréments à travers ce système de location - sous-location.

Par contre, les artisans de ce système sont les chauffeurs pour qui les revenus varient selon le nombre de courses effectuées. Les marges bénéficiaires dépendent des tarifs qui sont administrés dans le but de *démocratiser* les transports collectifs¹³⁹. Les chauffeurs de taxi accomplissent de longues journées de

¹³⁶ Selon les mots de la géographie : « dans le Tiers-monde, l'artisanat est étroitement associé à l'économie de l'ombre » (Brunet *et al.*, 1992, p. 46).

¹³⁷ Lors du *pointage*, les agents d'autorité notent les numéros des taxis et des permis de confiance, ainsi que les lignes sur lesquelles les chauffeurs circulent. Le chauffeur indique la station dans laquelle il travaille, mais le policier peut lui ordonner de changer de ligne ; c'est une forme de régulation de l'activité pour équilibrer la répartition des taxis collectifs dans les différents terminaux (c'est également une porte ouverte sur la corruption).

¹³⁸ Le SMIC est d'environ 1 800 Dirhams par mois au Maroc (170 Euros). 1 Euro = 11 Dirhams (mai 2007)

¹³⁹ L'objectif est de faciliter l'accès à la mobilité du plus grand nombre dans un pays où une personne sur sept vit en dessous du seuil de pauvreté.

travail, ils prennent peu de jours de congé et ne sont pas affiliés aux organismes de sécurité sociale. Ils dépassent les vitesses autorisées sur les routes pour plus de profits immédiats et ils sont désignés comme responsables des accidents de la circulation et des embouteillages¹⁴⁰.

Malgré des chiffres d'affaires importants, les revenus procurés par l'exploitation d'un taxi demeurent limités à cause :

- du trop grand nombre d'acteurs impliqués autour d'un agrément ;
- du coût du carburant dans un pays non-producteur de pétrole ;
- des tarifs de transport définis par l'administration pour qu'ils restent socialement acceptables.

Seul un comportement enfreignant les règles élémentaires de la circulation routière (dépassement des vitesses autorisées et des lignes continues, arrêts inopinés) permet aux chauffeurs de grands taxis de réaliser un nombre quotidien de courses suffisant pour dégager des revenus. Si les chauffeurs respectaient le code de la route, si les propriétaires des véhicules renouvelaient le parc automobile et si les prélèvements augmentaient (taxes et impôts), la rentabilité du système marocain des taxis collectifs et les rémunérations qu'il produit diminueraient.

In fine, les grands taxis représentent des ressources pour les propriétaires et locataires d'agréments et pour les collectivités territoriales. Les opérateurs sont soumis à l'impôt général sur les revenus et à la TVA, ils paient des taxes de stationnement et d'exploitation des autorisations et ce sont des usagers des bureaux municipaux d'hygiène et des centres de visite technique. Le grand taxi est aussi un générateur d'emplois directs et induits : chauffeurs, courtiers, mécaniciens, vidangeurs, laveurs de voitures, etc. En délivrant des agréments de taxi, les autorités font donc converger l'intérêt des collectivités territoriales (fiscalité locale) avec celui des propriétaires et des locataires d'agréments (clientélisme, rente), des chauffeurs (emplois, revenus) et des habitants (service de transport). Ainsi, les taxis collectifs constituent un segment vital et stratégique de l'économie et du système de transport.

¹⁴⁰ « L'humour des Casablancais surnomme les taxis blancs « les dents de la terre » en référence au *Dents de la mer*, film d'horreur mettant en scène des requins, ou encore la « vache folle », en raison de leur conduite imprévisible » (Mohamed Moujahid, « Actualité Maroc : Casablanca peine à solutionner ses problèmes de taxis », *La Vie Economique*, 29 nov. 2004). Les médias dénoncent la responsabilité des taxis dans les hécatombes routières à cause de leur vitesse excessive, de la vétusté des véhicules et du comportement des chauffeurs. Ce jugement devrait être relativisé en considérant la part importante que représentent les taxis – et les transports collectifs en général – dans le parc automobile national. Sur la base de 1,6 millions de véhicules immatriculés au Maroc, 31 % des ménages sont motorisés (*Annuaire statistique du Maroc*, 2001). Si on tient compte des 416 000 véhicules utilitaires (environ le quart du parc automobile), 23 % des ménages possèdent effectivement une voiture de catégorie tourisme. En ôtant les automobiles des sociétés et des transports en commun – notamment les taxis – comptabilisés parmi les véhicules de catégorie tourisme, la part des ménages disposant effectivement d'une voiture particulière tomberait sans doute en dessous des 10 % comme l'indique Pierre Vermeren (2001, p. 75). D'après Xavier Godard (2006), le taux de motorisation des Casablancais était de 132 véhicules pour 1 000 habitants en 1998 (129 voitures particulières et 3 deux-roues).

« *Bien malin celui qui résoudra le problème des taxis à Casablanca, tant ces moyens de transport sont à la fois incontournables et nuisibles (...). Incontournables car sans eux, on ne voit pas comment une grande partie des Casablancais pourrait se déplacer chaque jour entre son domicile et son lieu de travail. Nuisibles, car l'anarchie qu'ils génèrent et les accidents qu'ils provoquent (...) représentent un coût énorme pour la société* » (La Vie économique, 29 nov. 2004, *Ibid*).

Le système et l'exploitation des grands taxis reposent sur un cadre réglementaire dépassé, de moins en moins approprié à l'activité des chauffeurs et difficilement applicable. Les taxis collectifs représentent néanmoins une offre de services qui réagit aux évolutions de la demande et des pratiques de mobilité. Les services de masse standardisés et homogènes des transports institutionnels – dont la qualité s'est dégradée dans les villes des PED – satisfont mal les exigences plurielles des usagers, tandis que les grands taxis représentent des adaptations aux contraintes de déplacement, une alternative à la faiblesse du parc automobile et un palliatif à la dégradation de l'offre de transport collectif. Cependant, les taxis collectifs ne correspondent pas au modèle de transport souhaité par les décideurs gestionnaires :

« *L'état délabré du parc automobile des taxis est devenu (...) le centre de toutes les critiques (et suscite) la réprobation générale (...). La santé de ce service ne cesse de décroître sur le plan mécanique, en raison de la vieillesse avancée de nombreux véhicules (...). Il a été constaté dans le secteur des taxis, un climat d'anarchie, de concurrence déloyale et d'irrespect de la réglementation* » (ministère de l'Intérieur, Circulaires du 14 fév. 1994 et du 25 juin 1996).

2. La primauté des grands taxis pour le transport collectif urbain à Tanger et Tétouan : situation spécifique par rapport aux autres villes marocaines

Depuis les années 80, le nombre de taxis collectifs augmente fortement à Tanger et Tétouan. Des circuits urbains sont ouverts aux grands taxis qui profitent même de formes d'exclusivité dans quelques secteurs de ces agglomérations. Cette situation spécifique aux capitales du Nord-Ouest marocain s'observe aussi – mais dans une moindre mesure – à Casablanca et Rabat-Salé.

Dans la wilaya du Grand Casablanca, à Tanger et à Tétouan, un nombre important d'agrément de taxi a été attribué pendant la décennie 90 :

- à Casablanca, les grands et les petits taxis étaient environ 6 000 en 1995 (avec plus de 66 000 permis de confiance), ils sont plus de 13 000 en 2005 ;
- à Tanger, l'effectif des taxis passe d'environ 600 en 1992, à 1 800 en 2000 (il triple en huit ans), il dépasse actuellement 3 000 véhicules (cinq fois plus en dix ans) ;

- à Tétouan, le SDAU faisait état de 16 petits taxis et 258 grands taxis en 1981, puis l'administration dénombre 1 712 grands taxis en 2003 (dont 1 089 pour la ville de Tétouan).
- A Tanger et Tétouan, les stations de grands taxis sont concentrées dans les quartiers centraux. Ce sont des points de départs et d'arrivées de trajets mieux adaptés aux besoins de transport des personnes que les lignes d'autobus ; l'usage des autobus est contraignant (détours, changements de véhicules, arrêts jugés peu pratiques).

2.1 La forte augmentation du nombre de taxis à Tanger et la concurrence avec les autobus

Dans la *wilaya* de Tanger, le nombre de taxis est multiplié par 6,6 en 20 ans : 433 véhicules en 1984 (264 grands taxis et 169 petits taxis) contre 2 861 en 2004 (fig 2, tab. 1). En 2003, les autorités locales font état de 34 lignes urbaines de grands taxis à Tanger (c'est le double par rapport au réseau d'autobus), avec une centaine de stations.

Figure 2. Agréments de taxis attribués dans la *wilaya* de Tanger 1984-2004

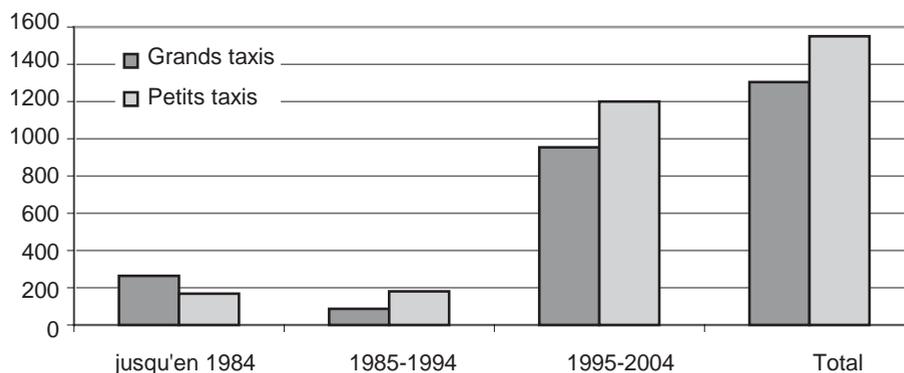


Tableau 1 : Agréments de taxis attribués dans la *wilaya* de Tanger. Evolution 2000-2004

Année	2000			2004		
	Grands taxis	Petits taxis	Total	Grands taxis	Petits taxis	Total
<i>Wilaya</i> de Tanger	1 073	7 62	1 835	1 304	1 550	2 861
dont Ville de Tanger	998	759	1 757	1 133	1 540	2 673

D'après la Division économique et sociale, Wilaya de Tanger, 2004.

A Tanger, la plupart des lignes urbaines des grands taxis partent du centre-ville. Les itinéraires sont les plus courts et directs possibles en évitant les détours. Ces lignes permettent d'une part, des liaisons entre les quartiers d'habitat populaire et le centre-ville et d'autre part, la desserte d'espaces stratégiques (marchés), des équipements de la santé (hôpitaux, dispensaires), des lieux de transport (gares, port, aéroport) et des principales zones d'emplois.

Calé sur la morphologie urbaine, le réseau intra urbain des taxis collectifs est radioconcentrique. Les lignes des grands taxis convergent au centre de l'agglomération et se superposent avec celles des autobus – concurrence sur la voirie large et en bon état, alors que les axes secondaires sont moins desservis. Le réseau urbain des grands taxis est néanmoins plus dense que celui des autobus et il pénètre l'hypercentre d'où les autobus sont exclus.

2.2 L'augmentation du nombre de taxis à Tétouan

Dans la province de Tétouan, face aux insuffisances des transports collectifs urbains (autobus) et intercommunaux (autocars, fourgons), les autorités locales favorisent les taxis dont le nombre augmente au cours des deux dernières décennies (fig 3, tab. 2).

Figure 3 : Agréments de taxis attribués dans la province de Tétouan. 1981-2002

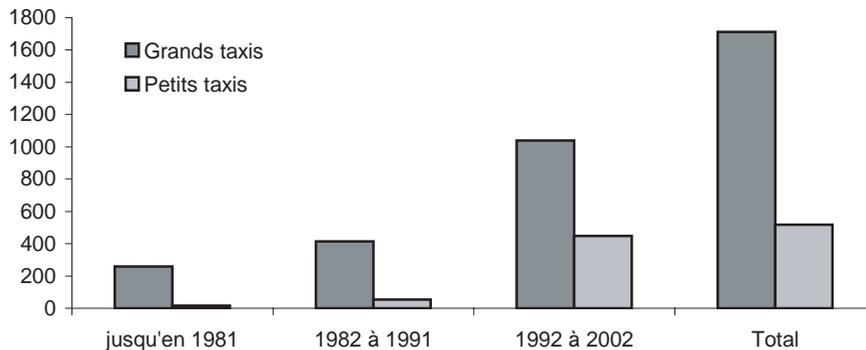


Tableau 2 : Agréments de taxis dans la province de Tétouan 1981-2002

Période, année	Agréments attribués		Effectifs cumulés	
	Grands taxis	Petits taxis	Grands taxis	Petits taxis
Jusqu'en 1981	258	16	258	16
1982 à 1991	415	53	673	69
1992 à 2002	1 039	448	1 712	517
Total	1 712	517	1 712	517

D'après la Wilaya de Tétouan (2003) et le SDAU de Tétouan (1984)

Les taxis collectifs concurrencent les autobus en s'alignant sur leurs tarifs (2 Dh la place jusqu'en 2006), avec de meilleures fréquences de passage et des trajets plus directs et rapides.

2.3. Privilégier les grands taxis pour le transport collectif urbain : un choix identique des autorités locales à Tanger et Tétouan

En dépit de dispositifs différents pour le transport urbain par autobus à Tanger et à Tétouan¹⁴¹, la gestion des taxis est similaire dans les deux villes. Les autorités locales privilégient la même option : augmenter le nombre de taxis. Quels sont les motifs qui justifient ce choix ?

Tout d'abord, augmenter le nombre de taxis permet de créer des emplois et de répartir entre plusieurs acteurs les ressources liées à l'exploitation, la location et la sous-location des agréments. Rappelons qu'un taxi peut faire vivre jusqu'à cinq familles dans des villes où le taux de chômage dépasse officiellement un cinquième de la population active. A partir d'une hypothèse basse de deux personnes associées dans l'exploitation de chaque agrément, cette activité apporterait des revenus pour au moins 5 300 ménages à Tanger, alors que le concessionnaire Autasa (autobus) a seulement 200 salariés.

Ensuite, le choix des municipalités en faveur des taxis plutôt que des autobus – et du *transport de personnel d'entreprises pour compte d'autrui*¹⁴² plutôt que du transport mixte¹⁴³ – se justifie par leurs contributions respectives et inégales aux recettes fiscales localement prélevées. A Tanger par exemple :

Un grand taxi rapporte quatre fois plus de ressources à la municipalité qu'un opérateur du transport mixte. Les taxis représentent environ 2,6 millions de Dh de recettes pour le budget communal, tandis que les transports mixtes y contribuent seulement à hauteur de 25 000 Dh (104 fois moins).

Par ailleurs, chaque véhicule homologué pour le transport de personnel d'entreprises rapporte autant qu'un grand taxi à la ville (environ 1 200 Dh de taxes annuelles par véhicule). Les autorités locales favorisent donc ces nouveaux opérateurs, en évinçant des zones industrielles les fourgons du transport mixte et

¹⁴¹ a) Autasa, un opérateur privé à capitaux espagnols depuis 2002 à Tanger (monopole du transport urbain par autobus, 17 lignes). La régie créée en 1965 avait été privatisée en 1987. Après Boughaz (1987-1992), l'exploitant concessionnaire Tingis Bus a fait faillite en 2000 ;

b) plusieurs opérateurs privés locaux et nationaux à Tétouan. Il n'y a jamais eu de régie publique de transports urbains à Tétouan. Cf. Le Tellier, 2006, Chapitre 5.

¹⁴² Inédit au Maroc, le *transport de personnel d'entreprises pour compte d'autrui* est initié à Tanger en 2003 et se développe désormais dans les principales villes marocaines, notamment dans les villes industrielles (Casablanca).

¹⁴³ Le transport mixte signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du petit bétail dans les mêmes véhicules. Au cours des années 80, le transport mixte est légalement institué pour les itinéraires *soukiers* (en milieu rural et entre villes et campagnes). Mais les opérateurs effectuent aussi du transport urbain de manière informelle, notamment pour le transport de personnel des entreprises (zones industrielles).

les informels qui effectuent du transport de personnel. En 2003, les 294 véhicules fraîchement agréés pour le transport de personnel représentent environ 350 000 Dh de recettes annuelles pour la Commune, 10 000 Dh de plus que la concession des lignes d'autobus urbains (340 000 Dh, 20 000 Dh par ligne), mais c'est encore beaucoup moins que l'apport des taxis au budget municipal.

De plus, privilégier le développement des taxis pour le transport urbain peut apparaître un choix approprié à la topographie et à la voirie des villes de Tanger et Tétouan. Les taxis représentent un moyen de déplacement plus adapté que l'autobus dans des milieux accidentés où les chaussées se dégradent vite (collines à Tanger, site de cluse et pentes fortes à Tétouan). Alors que les lignes d'autobus correspondent à des parcours longs, avec des détours pour se rendre d'un point à l'autre de l'agglomération, les taxis collectifs effectuent des trajets directs entre le centre-ville et les quartiers périphériques. Les itinéraires des autobus ne collent pas à la demande de transport, tandis que les taxis s'adaptent aux besoins.

In fine, l'option taxis montre un dispositif *gagnant - gagnant* qui assure des revenus aux opérateurs et aux collectivités locales, en répondant à la demande de transport des habitants : une convergence d'intérêts, une forme d'intérêt général. Cependant, les grands taxis ont une mauvaise image de marque. Entre autres nuisances, ils participent à la congestion de la circulation automobile –. Les taxis correspondent à environ 11 % des véhicules immatriculés à Tétouan, 5 % à Tanger – et beaucoup moins à Casablanca, sans doute parce que c'est une métropole où il y a davantage de transports individuels et de véhicules de société. Or, à la différence des autres automobiles, les taxis circulent *tout le temps* : les enquêtes indiquent qu'ils sont majoritaires sur la chaussée¹⁴⁴. Ainsi, privilégier les taxis dans des villes en croissance rapide, c'est indirectement choisir d'augmenter le nombre d'agrément et de véhicules à mesure que les besoins de transport s'amplifient – l'offre en taxi est d'ailleurs inférieure à la demande en période estivale et aux heures de pointe. Cela pose des problèmes sur le plan environnemental : dans les conditions actuelles, les grands taxis ne représentent pas une solution soutenable aux problèmes des transports collectifs au Maroc ; les véhicules usés et polluants ne répondent pas aux normes des *transports propres et durables*.

¹⁴⁴ A Tanger, les taxis représentent entre le quart et la moitié du trafic automobile, avec des variations fortes selon les saisons. 40 % du trafic automobile sont concentrés sur la période estivale de trois mois ; le trafic double de juillet à septembre (passages et séjours des touristes et des Marocains résidant à l'étranger). Cf. Diagnostic du schéma directeur de circulation et de transport de Tanger, Transitec - Team Maroc, janvier 2003.

Conclusion : Gouvernance des transports en commun au Maroc : cohésion nationale et contrôle social

Après l'indépendance du Maroc (1956), les services de transport collectif sont partagés entre plusieurs acteurs et opérateurs. A l'Etat revient le chemin de fer hérité du Protectorat, c'est-à-dire des infrastructures lourdes et coûteuses dont la gestion nécessite un personnel nombreux et qualifié. L'Etat récupère aussi la CTM-LN, la plus ancienne et la plus prestigieuse entreprise marocaine de transport interurbain, qui repassera au secteur privé en 1993. De plus, en vertu des missions de service public de transport des municipalités, des régies (inter) communales d'autobus sont créées dans les années 60 (tab. 3).

Tableau 3. Gestion et organisation des transports collectifs au Maroc

Moyens de transport	Types de déplacements	Statut	Autorité responsable du service	Autorité de tutelle
Trains	Interurbain	Etablissement public ONCF : Office national des chemins de fer	Ministère des Transports	Ministère des Transports
Autocars	Interurbain	Opérateurs privés TPE, PME et grandes entreprises	Ministère des Transports, Communes	Ministère des Transports et ministère de l'Intérieur
Autobus	Urbain et périurbain proche	Régies publiques et concessions privées	Municipalités (conseils communaux)	Ministère de l'Intérieur
Taxis	Urbain et interurbain	Opérateurs privés, très petites entreprises	Préfectures et Provinces, Communes	Ministère de l'Intérieur
Transports mixtes	Ville-campagne et zones rurales	Opérateurs privés, très petites entreprises	Ministère des Transports, Préfectures et Provinces, Communes	Ministère des Transports et ministère de l'Intérieur

La puissance publique est donc maître des transports institutionnels, alors que des particuliers obtiennent des autorisations de transport pour exploiter des

autocars et des taxis (système des agréments). Ainsi, les agréments peuvent être considérés comme des faveurs destinées à maintenir l'allégeance au *Makhzen*. Les transports restent fermement encadrés par l'Etat et les opérateurs obtiennent des parts de marché dans les limites circonscrites par la puissance publique qui veille aux équilibres. Le secteur des transports pourrait finalement être assimilé à un gâteau dont les parts sont subtilement réparties entre divers exploitants. Dans ce partage, les agréments de taxi et les autorisations de transport des compagnies d'autocars permettent aux attributaires d'obtenir une partie du marché du transport collectif. Il s'agit de rentes destinées à entretenir la fidélité d'une clientèle composée à la fois de nantis (puissantes familles propriétaires des grandes entreprises de transport par autocar), mais aussi de personnes moins influentes telles que les propriétaires de taxis. Les autorisations et les agréments de transport ouvrent à leurs titulaires la possibilité de reconstituer des rentes de situation et de prospérer. Délivrées en contrepartie de l'allégeance des bénéficiaires, ces faveurs constituent des allocations individuelles, ainsi qu'une forme de position et de protection sociale.

Compte tenu des « héritages », comment réformer la politique des transports sans rompre les équilibres socio-économiques et urbains ?

Xavier Godard explique le dilemme posé par les transports en commun dans les villes des PED : « *Si l'on veut limiter l'extension de l'usage des modes individuels, une politique d'offre de transport collectif doit assurer un service de qualité suffisante et durable comme alternative à cet usage : cela coûte cher (...). Le principe d'une couverture de l'essentiel des coûts par des recettes tarifaires, dans un contexte de faiblesse des ressources publiques, oblige à mettre en place des tarifs relativement élevés, qui excluent une partie importante de populations au pouvoir d'achat réduit. L'application d'une telle politique revient à priver le transport collectif d'une part appréciable de sa clientèle potentielle* » (2005, p. 230). Dans ces conditions et dans le contexte actuel, préserver l'accessibilité des transports à moindre coût implique *ipso facto*, sans recours aux subventions, d'accepter « *des transports qui ne correspondent pas au standard de qualité (...). On tend alors à perdre la clientèle potentielle des usagers qui peuvent sortir du système de transport collectif par le haut en recourant aux modes de transport individuel* » (Godard, 2005). Finalement, Xavier Godard montre que le transport institutionnel des villes en développement tombe dans une *double trappe* : concurrence de la voiture particulière pour les populations aisées et concurrence des moyens de transport alternatifs – dont les grands taxis marocains – pour les personnes moins favorisées.

Ainsi, depuis moins d'une décennie au Maroc, la loi 16/99 (2000), le schéma directeur de circulation de Tanger (2002-2003) et le plan de déplacements urbains de Casablanca (2004) renvoient à une logique gestionnaire qui s'inscrit dans une lente *mise à niveau* des transports. Les concessions des services de transport urbain par autobus à des groupes internationaux témoignent d'une volonté de réforme (Marrakech en 1999, Tanger en 2001-2002, puis Casablanca en 2004-2005). Néanmoins, les situations préexistantes ne sont pas radicalement remises en cause. Pour la métropole casablancaise, parallèlement à la

recherche d'un « modèle de concession reposant sur un nombre limité d'entreprises (de transport urbain), voire d'une seule »¹⁴⁵, les pouvoirs publics vont-ils exiger des taxis collectifs qu'ils abandonnent le transport urbain au profit d'entreprises modernes d'autobus et de tramway¹⁴⁶ ? Rien n'est moins sûr : les hauts fonctionnaires et les hommes politiques ont conscience du rôle – pour l'activité économique et pour la mobilité – des micro-entreprises de transport et des rentes liées aux agréments de taxi. Malgré l'encombrement routier et la pollution atmosphérique dans la capitale économique, les autorités ne peuvent pas (encore) renoncer au système des agréments de taxi.

En matière de transport urbain par autobus à Casablanca, on assiste en 2004 au passage de la Régie autonome des transports de Casablanca RATC à un groupement international – rassemblé autour de la société anonyme de droit privé marocain M'Dina Bus¹⁴⁷. Rupture ou continuité ? Le transfert de la RATC¹⁴⁸ à l'opérateur privé M'Dina Bus ne s'accompagne pas d'une exclusivité de service pour cette entreprise. Le concessionnaire devra attendre 2009 pour être *de facto* débarrassé de ses concurrents – par non renouvellement des contrats passés avec les autorités locales et arrivés à terme. L'élimination progressive de la concurrence de M'Dina Bus peut être perçue comme une contrepartie de l'amélioration des services – grâce à des investissements récents et difficilement rentabilisables en raison de tarifs maintenus à un niveau bas. Mais il semble prématuré que ce processus aboutisse à l'éviction des grands taxis.

Ici, une comparaison peut être brièvement esquissée entre M'Dina Bus et la Lyonnaise des eaux de Casablanca (Lydec, délégataire des services des eaux et d'électricité depuis 1997). Tout d'abord, ces concessions s'inscrivent dans une histoire longue de la délégation de services publics au Maroc. Les liens entre Casablanca et le groupe Suez – qui pilote actuellement la Lydec – remonte au Protectorat français et le partenariat entre la RATC et la RATP aux années 90. Pour les spécialistes français des services en réseaux, obtenir des contrats de concession à Casablanca correspond à un prolongement de relations techniques

¹⁴⁵ en référence à la gestion déléguée du service de transport urbain par autobus à Casablanca (Chanson-Jabeur *et al.*, 2004, p. 58).

¹⁴⁶ Le métro ou le tramway représentent le sésame d'une bonne gouvernance des transports urbains, mais ces infrastructures demeurent *en attente* puisque le retour sur investissement reste incertain A Casablanca, le projet de métro qui « a occupé la scène des réformes du système des transports de la ville durant les années 90 (...), sans résultat devant la contradiction majeure non résolue du financement de tels projets » cède la place à l'option tramway (Chanson-Jabeur *et al.*, 2004, p. 64). Mais l'intervention des multinationales spécialistes des services urbains n'est pas conditionnée par des investissements importants sur les fonds propres des firmes, le financement des services devant venir des facturations aux usagers selon des principes de gestion équilibrée et de rentabilité économique (de Miras, Le Tellier, 2005).

¹⁴⁷ Opérateur concessionnaire à capitaux nationaux et étrangers ayant repris les services de la RATC en 2005. M'Dina Bus réunit RATP Développement (RATP / Caisse des dépôts et consignations CDC, France) et des groupes financiers marocains (le groupe Chrouate ayant deux sociétés de transports urbains à Casablanca).

¹⁴⁸ régie intercommunale *maintenue sous perfusion* après l'introduction d'entreprises privées d'autobus, en 1984, dans la capitale économique (Darbéra, 1991, Chanson-Jabeur, 2004).

et institutionnelles entre le Maroc et la France. Bien que les conventions portent sur des montants différents (30 milliards de Dh pour la Lydec et seulement 1,8 pour M'Dina Bus) et que le recul manque encore pour analyser les résultats des exploitants, il semble que – dans le cas de la Lydec et plus encore dans celui de M'Dina Bus – les opérateurs privés éprouvent des difficultés à tenir leurs engagements contractuels. Avec des tarifs de prestations fermement encadrés par le pouvoir central et une question des ressources humaines non moins balisée par l'Etat, les marges de manœuvre et les gisements de profits des délégataires restent limités. Comme le dit Claude de Miras, « *les financements considérables que les objectifs supposent interrogent à la fois les autorités qui ont lourdement chargé la barque des opérateurs, et ces derniers qui ont immodérément contractualisé sur ces mêmes objectifs* » (de Miras, Le Tellier, 2005).

Et pour les grands taxis à Casablanca : rupture ou continuité ? A propos des itinéraires urbains ouverts aux taxis collectifs dans les années 90, qu'est-il négocié entre les pouvoirs publics et M'Dina Bus à l'occasion de la concession des services de la RATC ? Parce que les grands taxis contribuent à la satisfaction de la demande et s'adaptent aux besoins, il semble difficile de les repousser *maintenant qu'on les a laissés entrer en ville*. Les chauffeurs de grands taxis ne sont sans doute pas prêts à accepter un rôle de *rabatteur* vers d'éventuelles lignes de transport en site propre (projets à l'étude). Précisons qu'à la moindre annonce de réforme, la réponse des syndicats des chauffeurs de taxi et des propriétaires et locataires d'agréments ne se fait pas attendre : grèves et manifestations perturbent Casablanca (blocage de l'économie nationale). En novembre 2006, puis en avril 2007, le ministère des Transports renonce à des modifications du code de la circulation : il recule face à la pression des transporteurs unis contre des *mesures de mise à niveau*.

Enfin, le pouvoir central marocain veille sur la tarification des transports en commun pour qu'elle reste acceptable¹⁴⁹ (objectif de cohésion sociale). Le principe cher à la Banque mondiale du recouvrement intégral des coûts ne s'impose pas totalement – en dépit du fait que les transports sont peu subventionnés au Maroc. Dans ce contexte, il serait évidemment réducteur d'opposer dans un schéma caricatural *voitures particulières pour les riches et transport en commun pour les pauvres*. Cependant, si M'Dina Bus avait l'autorisation d'augmenter librement les tarifs des déplacements dans la métropole casablancaise, alors il risquerait de se profiler un système dual de transport : d'une part, l'usage des voitures particulières et des transports en commun modernes pour les nantis et d'autre part, l'utilisation des transports artisanaux et informels pour les personnes moins favorisées.

¹⁴⁹ L'Etat conserve un rôle important dans la réglementation des tarifs des transports en commun. Sur approbation du Premier ministre, le ministère des Transports fixe les tarifs pour le transport des marchandises et des personnes – à l'exception du transport urbain dont les municipalités sont responsables sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Les prix des places du transport collectif restent étroitement encadrés par les pouvoirs publics. Les tarifs sont définis a) en vertu d'une logique de rentabilité pour l'opérateur et b) de manière à permettre l'accès du plus grand nombre à la mobilité.

Bibliographie

- Almeida-Topor H., Chanson-Jabeur C., Lakroum M. (dir.), 1992, *Les transports en Afrique. XIX^{ème}-XX^{ème} siècle*, L'Harmattan, Villes et entreprises, Paris, 361 p.
- Chanson-Jabeur C. et al., « Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines », *Recherches PRUD 2002-2003. Synthèse des résultats*, ministère français des Affaires étrangères, Gemdev - Isted, avril 2004, Paris, 57-65.
- Darbéra R., « Technologie et régulation des taxis », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 87, avril - juin 2007, Paris, 109-127.
- Darbéra R., « Les transports collectifs à Casablanca, une privatisation trop régulée », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 31, sept. 1991, Paris, 63-73.
- Godard X., « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud », in Dorier-Apprill E. (dir.), *Ville et environnement*, 2006, Sedes, Paris, 171-196.
- Godard X., « Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif institutionnel », *RTS Recherche Transports Sécurité* n° 88, 2005, Paris, 225-242.
- Le Tellier J., 2006, *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès à l'eau potable et aux transports*, Université Aix-Marseille 1, thèse de géographie, 652 p.
- Le Tellier J., « Les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc », *Annales de Géographie* n° 642, Armand Colin, 2005, Paris, 163-186.
- de Miras C. et Godard X., « Les firmes concessionnaires de service public dans les grandes métropoles au Maroc. Eau potable, assainissement et transports en commun », *Revue Méditerranée*, 2006, Aix-en-Provence.
- Nicot, B.-H., « La privatisation partielle des transports publics à Casablanca : un succès contre l'avis des experts », in *Actes des journées CODATU V*, 1990, Sao Paulo, 413-419.
- Vermeren P., 2001 et 2002, *Le Maroc en transition*, Paris, La découverte, Cahiers libres et Poche Essais 245 et 261 p.
- Zhiri-Oualalou T. et Makhoulouf G., « Sauver le collectif à Casablanca : priorité des priorités », *Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action*, Actes du colloque international (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004), ministère français des Affaires étrangères - DGCID, Gemdev - Isted, 2004, 184-186.

Débat 2 Compléments et remarques aux exposés

Complément et commentaires de l'exposé C Fabianski

L'objectif de la ligne de métro sur la rive Est d'Istanbul est de réduire sur cet axe le trafic des autobus (de 70 %) et des minibus (de 30 %) à l'horizon 2026. On peut finalement s'interroger sur la raison de ce traitement différencié en faveur des minibus.

Les transports privés sont instrumentalisés pour justifier l'investissement métro, mais il y a aussi négociation autour des modalités d'intégration de ces transports privés pour qu'ils conservent une place dans le système urbain de mobilité (mais quelle place ?). Le contexte est incertain, en l'absence de vision claire, notamment concernant les questions d'égalité de traitement, de cohésion sociale... On se situe actuellement dans une logique de rapport de force, de jeux de pouvoirs entre autorités et opérateurs de transport.

Les règles d'autorisation d'exploitation des véhicules du secteur privé évoluent, elles deviennent plus contraignantes. Un site internet indique toutes les démarches à effectuer par ces transporteurs privés, ce qui exprime une facette moderne dans la gestion du secteur par les autorités.

Dans ce schéma de complémentarité, comment s'organise le rabattement des transports privés vers les lignes des opérateurs publics ? Cette question reste à creuser.

L'image des *dolmus* est plutôt bonne, ils offrent une réelle qualité de service (places assises, bonne fréquence). Cette image est bien meilleure que celle des minibus, or le rôle des *dolmus* est devenu marginal dans l'offre de transport. Cette situation contraste avec celle de l'Algérie où l'image respective des modes « minibus » / « taxis collectifs » est inversée. Qu'est-ce qui explique ces différences de traitement ? Dans le cas d'Istanbul il faudrait se référer à la période où les *dolmus* étaient très présents dans les années 60-70 (revisiter l'histoire). Ils ont ensuite été soumis à une réforme draconienne dans les années 80 (la date serait à identifier) qui les a exclus du champ du transport urbain, en offrant à quelques opérateurs la possibilité de poursuivre leur activité de façon réduite et bien cadrée en contrepartie d'un renouvellement du parc roulant. C'est pourquoi le nombre des *dolmus* est maintenant limité et qu'ils ne couvrent plus que 1 % de la demande de transport collectif à Istanbul.

Néanmoins, seuls les *dolmus* ont des autorisations d'exploitation leur permettant de traverser le Bosphore : les autres transports privés (minibus, servis) n'ont pas cette facilité, afin d'éviter de congestionner les ponts un peu plus qu'ils ne

sont déjà. Les propriétaires et les chauffeurs de *dolmus* doivent donc être représentés par des groupes de pression veillant sur leurs intérêts.

Une autre surprise tient au décalage entre d'une part, les objectifs d'efficacité de gestion qui conduisent généralement à appuyer le secteur privé et d'autre part, la politique des pouvoirs publics d'Istanbul d'élimination progressive de ces *privés*.

En fait les autorités cherchent à privilégier l'intermodalité et l'intégration des divers modes, bien plus que l'efficacité économique au sens strict. Cette volonté d'intégration s'exprime aux dépens du transport informel. Mais il manque une vision du résultat final du système d'offre au bout de ce processus, notamment en ce qui concerne le transport informel qui devrait en être réduit au rôle de rabattement (« feeders »).

Le transport informel/artisanal a toujours un rôle d'autant plus important à jouer dans les zones périphériques de l'agglomération que le métro n'atteint pas ces périphéries. Ainsi, le métro ne touchera que faiblement la clientèle du transport artisanal. Le remplacement progressif des transports dits privés est lié à la forte croissance économique d'Istanbul. Mais il faudrait se livrer à des analyses croisant géographie de la demande et économie de la demande pour cerner la dynamique de ce transport artisanal.

Complément et commentaires de l'exposé R Chidiac

Il n'y a pas de recensement de population au Liban, de sorte que toutes les données de population sont des estimations, sans doute soumises à des négociations complexes. Cet état de fait résulte des équilibres démographiques et politiques entre communautés qui ont été trouvés à un moment donné et ne doivent pas être remis en cause par l'actualisation formelle des statistiques car cela risquerait de conduire à des affrontements violents.

L'ancrage communautaire est inhérent à la vie politique du Liban ; par exemple, l'appartenance communautaire figure sur les registres électoraux. Cette dimension communautaire est intégrée aux institutions et constitue la base de la répartition du nombre de sièges au Parlement. Elle est également utilisée pour la répartition des fonctions de l'Etat :

- Président : chrétien maronite
- Premier Ministre : musulman sannite
- Président du Parlement : chiite

On retrouve cette référence communautaire dans l'attribution des postes de fonctionnaires par quotas, et dans l'attribution des subventions devant répondre à des critères d'équilibre entre communautés.

On observe un poids important de l'aire urbaine de Beyrouth avec le Mont Liban. La zone de montagne fait preuve d'un ancrage communautaire très fort, avec une dimension d'appartenance religieuse. Cela peut s'expliquer par le caractère enclavé de cette zone.

L'économie du Liban repose essentiellement sur le secteur tertiaire, dont le commerce. En revanche l'agriculture et l'industrie ont un poids faible. On a connu la prospérité jusqu'à la guerre de 1975. Après cette guerre la crise économique a continué, avec un cercle vicieux d'endettement de l'Etat, qui est toujours sollicité pour opérer une redistribution des revenus. L'Etat est soumis à la contrainte de satisfaire tous les groupes communautaires, ce qui induit des gaspillages importants. Dans ce contexte les services urbains ne sont pas prioritaires et il n'y a guère de contestation possible de la population sur les services essentiels. Les transports collectifs ont toujours été délaissés.

En l'absence d'un schéma directeur national, un schéma a été élaboré pour la Région Métropolitaine de Beyrouth en 1982-83. Un plan de transport pour la RMB a été élaboré en 1994. Mais il n'y a pas eu d'amélioration des conditions de mobilité pour les groupes à bas revenus, en raison de la centralité des services et emplois dans la capitale alors que la guerre a favorisé le développement urbain périphérique et conduit à la quasi disparition du centre. Les composantes routières du Plan de transport de 1994 ont été réalisées mais rien n'a été fait pour les transports collectifs. Plusieurs composantes étaient proposées : 2 lignes de métro ; une ligne de bus en site propre ; une définition du rôle des taxis-services ; un pôle d'échanges multimodaux.

Il y a eu seulement une politique d'achat d'autobus pour l'entreprise publique, dont le rôle est d'assurer une régulation minimale du secteur. Mais le contexte est celui d'une sous-administration, certains postes du Ministère de tutelle restant vacants, et certains responsables nommés sur la base des quotas n'ayant pas les qualifications requises.

A partir de février 2005 le contexte de guerre se réinstalle au Liban. Les transports collectifs en souffrent de nouveau, faisant l'objet de méfiance. L'attentat qui a eu lieu début 2007 dans des minibus a illustré de nouveau le risque de connotation communautaire des transports artisanaux.

Cet exemple extrême est révélateur de la densité sociale et politique que peut représenter le transport artisanal dans une société en crise. La mise en avant de solutions techniques ne peut évidemment suffire à résoudre les difficultés dans ce contexte institutionnel. Mais le système arrive néanmoins à fonctionner grâce à sa souplesse d'adaptation et sa capacité de se mouvoir aux frontières du légal et de l'illégal, une sorte d'entre-deux. Mais on voit bien dans le contexte libanais la difficulté à définir un cadre légal d'activité qui pourrait s'appliquer aisément. Ce cas permet de révéler des traits du transport informel présents à un degré moindre dans bien d'autres villes, méditerranéennes ou non.

Complément et commentaires de l'exposé F Boubakour

A Batna, toutes les lignes de minibus affectées aux transporteurs artisanaux ne sont pas exploitées, faute de clientèle suffisante. A l'échelle de la Willaya de Batna, 40 lignes sont prévues mais 17 seulement sont fonctionnelles. Cela explique que l'informel ait continué de se développer. De la même manière, les taxis réglementaires travaillent peu (ils arrêtent leur activité tôt le soir), mais

cela leur suffit pour vivre correctement étant donné le faible nombre de licences accordées. Ce nombre est verrouillé sous la pression des détenteurs de licences, anciens *fellagas* et leurs descendants appelés *moudjahiddines*, ce qui n'est pas le cas dans toutes les villes algériennes (Batna étant un fief de la résistance à la colonisation française). Historiquement ces licences ont été accordées à des anciens combattants ; le nombre de licences est ainsi très inférieur à celui de la ville voisine Biskra (un millier de licences pour une population comparable).

Les taxis clandestins estiment qu'il est trop coûteux pour eux, pour l'instant, d'entrer dans une démarche de régularisation : ce coût est estimé à 8 000 DA, à comparer au niveau du SMIG à 6 000 DA. Mais le nouveau contexte institutionnel devrait entraîner la disparition du transport clandestin, sauf s'il y avait une insuffisance d'offre de transport réglementaire.

L'existence de services spécialisés doit être relevée car cela témoigne d'un dynamisme intéressant en termes de marketing et d'adaptation fine aux besoins des usagers, et cela donne une certaine image de modernité opposée à celle d'un transport traditionnel de mauvaise qualité. Parmi les initiatives tâtonnantes du secteur des taxis à Batna, une expérience de taxis avec réservation des courses par téléphone a eu lieu dans un cadre d'activité clandestine (une simple information est donnée sur les véhicules en circulation), mais cela n'a pas marché plus d'un mois.

Comment différencie-t-on les taxis individuels et les taxis collectifs ? Les taxis collectifs sont plutôt réglementés, tandis que les taxis clandestins opèrent un service de taxi individuel. Une anecdote illustre cette différence : lorsqu'une femme est assise seule à l'arrière d'un véhicule, on sait qu'il s'agit d'un taxi clandestin (sinon elle serait à l'avant) ; c'est un signe qu'utilisent les policiers pour identifier les taxis clandestins.

Dans le nouveau schéma qui se met en place, le statut exact des entreprises publiques n'est pas encore clair :

- Qui va couvrir le risque commercial de leur activité ? L'État ? Il n'a pas encore été procédé à une réelle évaluation de ce risque.
- Comment va-t-on gérer le système ? Est-ce à l'entreprise publique de gérer la concurrence ?

Complément et commentaires de l'exposé R Mraïhi

Les taxis collectifs opèrent en milieu suburbain tandis que les louages exercent leur activité en interurbain. Les lignes sont définies par les AOTU (gouvernorats) pour l'urbain et le suburbain, tandis qu'elles sont définies par le ministère des Transports pour l'interurbain (liaisons inter-gouvernorat). Les licences peuvent être louées, mais non vendues.

Quels sont les tarifs et pèsent-ils sur le budget des ménages ? Les dernières estimations des budgets des ménages indiqueraient un poids important des dépenses de transport (jusqu'à 20 % ?). Un projet d'enquête-ménages à Tunis devrait permettre d'éclairer au moins partiellement cette question.

Le financement de l'activité du transport artisanal vient notamment de facilités de microcrédit, qui sont un droit pour les artisans ayant une activité à l'échelle familiale. Il s'agit d'une politique sociale récente, portée par l'État, qui mobilise la BNDS (Banque Nationale de Développement Social) pour gérer les prêts. Cela a permis le renouvellement des parcs de louages. Ces facilités s'inscrivent dans une politique d'ensemble sur le plan social (par exemple, dans les années 90 le programme d'accès à la voiture populaire).

Un parallèle peut être fait avec le système de microcrédit mis en place en Algérie et qui fonctionne très bien pour le transport interurbain. Il est à l'origine de l'achat massif de fourgons, notamment par des jeunes qui créent leur entreprise. Ce système de microcrédit s'est développé aussi en ville, mais avec des limites de qualité de service qui remettent en cause le schéma de libéralisation. En Algérie, le transport interurbain fonctionne très bien en comparaison de l'urbain : la liaison Batna-Sétif (environ 100 km) connaît une fréquence de l'ordre du ¼ d'heure.

La petite échelle d'activité, correspondant bien à la définition du transport artisanal, est préservée en Tunisie par le fait que l'on ne peut accorder que deux licences maximum par opérateur. NB : au Maroc, la grande majorité des propriétaires d'agrément de taxi ne possèdent qu'un seul agrément chacun.

Le transport clandestin existe certes en Tunisie (sur certaines liaisons périurbaines de Tunis, ou encore des taxis collectifs apparus récemment à Sfax), mais son poids paraît très limité statistiquement.

Finalement on peut s'interroger sur l'existence d'une politique claire de transport urbain en Tunisie, la DGTT (Direction Générale des Transports Terrestres) se montrant d'ailleurs plutôt opposée à la privatisation ou à la montée en puissance du secteur privé, mais le secteur public étant dans une crise relative en raison des financements importants dont il a besoin pour assurer ses obligations.

Compléments et commentaires de l'exposé J. Le Tellier

En ce qui concerne les agréments de taxi, ils sont individuellement distribués à des gens de confiance proches du pouvoir, aux notables et aux clients de l'Etat, pour gérer différents problèmes sociaux et maintenir des équilibres. Le mode d'attribution des agréments conduit à des formes de favoritisme et à des situations de rente. Il faudrait pouvoir sortir de ce système très contraignant où de multiples acteurs vivent de cette activité, certains de façon non productive mais seulement rentière. Parallèlement est cité pour exemple le cas de personnes licenciées par Lafarge après la reprise de Cimentos de Tétouan (2002-2003) : pour préserver l'ordre public de toutes éventuelles manifestations et pour limiter les maux du chômage, les autorités locales délivrent des autorisations de transport mixte (fourgons), avec une autorisation pour plusieurs personnes mises à la porte ; c'est une forme de compensation de l'Etat à la pré retraite (le secteur privé est encore animé de logiques patrimonialistes...).

Ainsi, Julien Le Tellier explique que les agréments de taxi montrent une convergence d'intérêts pour la société et pour divers acteurs. Ils représentent :

- des ressources pour les collectivités territoriales (recettes versées aux budgets municipaux *via* le recouvrement des taxes et la fiscalité locale) ;
- des revenus et des rentes pour les propriétaires et des locataires d'agréments (clientélisme) ;
- des emplois directs et indirects à la profession (chauffeurs, mécaniciens, vidangeurs, laveurs de voitures, etc.). Dans les villes marocaines, les taxis permettent de créer davantage d'emplois que les concessions des lignes d'autobus ;
- des services utiles de transport en commun. Par exemple, les taxis sont un moyen de transport approprié aux topographies accidentées de Tanger et Tétouan (collines, montagnes).

La question reste posée de l'avantage collectif que représente l'usage du taxi par rapport à la voiture individuelle. Des arguments ressortent en faveur du taxi, mais est-ce une solution durable ou transitionnelle ? Dans les conditions actuelles (âge des véhicules), les grands taxis ne représentent pas une solution soutenable aux problèmes des transports collectifs urbains au Maroc (contraintes d'ordre environnemental). Les fonctions sociales pèsent alors sur la soutenabilité environnementale. Ainsi, les taxis collectifs sont montrés du doigt (pollution, accidents, congestion de la circulation). A Casablanca, la presse les dénomme les « dents de la terre » – en référence au film d'horreur « les dents de la mer » – ou encore « vaches folles » à cause de leur conduite dangereuse.

Au Maroc, avec la forte urbanisation, des communes rurales périphériques et périurbaines deviennent municipalités et arrondissements : les agglomérations englobent plusieurs communes et arrondissements¹⁵⁰. Ainsi, les lignes de taxis collectifs sont certes intercommunales (et inter arrondissements), mais certaines sont devenues urbaines en ce sens qu'elles sont intégrées dans des agglomérations ayant grossi au cours des vingt dernières années. C'est particulièrement vrai à Rabat-Salé et dans la métropole casablancaise. A Rabat-Salé, comme les petits taxis n'ont pas le droit de sortir de leur commune d'attache (transport urbain), ils ne franchissent pas le fleuve Bou Regreg qui sépare la capitale administrative de sa banlieue *slaoui*. Par contre, les grands taxis peuvent passer sur les ponts qui traversent le cours d'eau : il s'agit à la fois de lignes intercommunales, mais aussi de transport collectif en milieu urbain (agglomération multi-communale).

De plus, à partir du milieu des années 90, des lignes de taxis collectifs ont été ouvertes pour combler les défaillances des entreprises d'autobus dans les grandes villes. Les autorités tolèrent alors cette entorse à la règle en raison des réponses apportées à des besoins de mobilité insatisfaits par les services d'autobus. Mais le contexte évolue : aujourd'hui au Maroc, il y a une forte volonté politique relayée par la Banque mondiale dans le domaine des transports. On

¹⁵⁰ Idée de décalage entre les configurations spatiales et les découpages administratifs.

en veut pour preuve, les plans de déplacements urbains réalisés ces dernières années, des concessions de lignes d'autobus à des opérateurs internationaux (successivement à Marrakech, Tanger puis Casablanca) et les projets de transports en sites propres (tramway en cours de réalisation à Rabat et encore en projet à Casablanca). Les pouvoirs publics souhaitent supprimer les lignes urbaines de taxis collectifs à cause de la concurrence déloyale avec les autres modes de transport collectif (autobus notamment). Il s'agit *a minima* de reléguer les grands taxis vers les périphéries difficiles d'accès. Cette tentative d'éviction hors la ville des taxis collectifs apparaît difficile à mettre en œuvre car cette multitude de micro opérateurs s'adapte aux besoins des habitants et répond à leur demande. Alors qu'à la moindre annonce de réforme, la réponse des transporteurs se manifeste par des grèves pouvant bloquer l'économie nationale et son centre névralgique (Casablanca), comment faire accepter aux chauffeurs de taxis collectifs un rôle de rabatteur vers les lignes de transport en site propre qui seront mises en place ?

La politique de transport urbain de la Banque mondiale face au transport artisanal

Slobodan Mitric

Résumé établi par X Godard et S Mitric

Introduction

Les premiers projets de la Banque mondiale (BM) concernant les transports urbains remontent aux années 70. En 35 ans on compte de l'ordre d'une centaine de projets (75 projets réalisés, 22 en cours, 10 en préparation) dont la taille est très variable, de 20 à 500 millions de dollars US. L'engagement annuel moyen de la Banque est de l'ordre de 250 M \$ par an.

L'expression actuelle de la doctrine et de la politique de la BM concerne peu le transport artisanal ou informel, mais elle donne quelques éléments utiles. Il convient de remettre les choses en perspective, ce que je vais faire dans cet exposé qui s'appuie essentiellement sur un document d'actualisation de la politique de transport urbain de la Banque mondiale, que j'ai préparé et qui est en cours d'approbation.

Mon approche a été non pas de définir une nouvelle fois la doctrine d'un point de vue théorique, mais de révéler la stratégie que la Banque mondiale applique à travers ses projets. C'est donc une approche différente de celle qui a conduit aux papiers de politique sectorielle élaborés tous les 10 ans (1977, 1987, 2002) Le travail que j'ai fait se réfère au rapport de 2002 (*Cities on the Move*) qu'il complète en quelque sorte par un examen de l'expérience des 15 dernières années.

Il faut savoir que la Banque mondiale est une grande bureaucratie, et qu'il y existe des divergences assez importantes entre les orientations stratégiques annoncées par la direction au sommet et les actions des techniciens à la base de la conception et de la gestion des projets. Les orientations stratégiques expriment la volonté de la Banque, tandis que les projets reflètent le possible. Il s'agit alors d'identifier ces divergences et de corriger soit la doctrine, soit la pratique, ou tous les deux.

1. Le contexte

Le contexte du transport urbain dans les pays en voie de développement est celui d'une croissance démographique et spatiale, des inégalités économiques, et d'une demande croissante de déplacements, motorisés et non-motorisés, sans que l'offre suive suffisamment. Le résultat en est une concurrence âpre pour capter des ressources rares (espace de voirie, prix subventionnés, financements...). Les grandes questions sont alors de savoir ce qu'il faut privilégier :

- quel segment de la demande,
- quels modes de transport,
- les modes individuels ou publics,
- quelle division des tâches entre secteur public et secteur privé,
- quelles sources de financement, et
- quelles institutions appuyer.

Les objectifs qui motivent habituellement n'importe quelle action de la Banque se situent dans trois grands domaines :

- croissance économique
- lutte contre la pauvreté
- environnement

Il y a nécessairement une tension autour de ces objectifs et donc une nécessité d'arbitrage sur les priorités.

Pendant les premières décennies de son engagement dans le secteur des transports urbains, la mobilisation de la BM était focalisée sur la croissance économique, particulièrement sur l'efficacité de l'offre. C'est plus récemment qu'on favorise l'amélioration du fonctionnement du transport urbain vue du côté de la demande, avec une attention privilégiée accordée aux thèmes de la pauvreté et de l'environnement (avec à la fois sa dimension locale et sa dimension globale). Il faut ajouter que dans les transports urbains, comme dans tous les projets de la BM, le souci permanent est d'améliorer l'efficacité économique des dépenses publiques, soit dans le domaine de l'investissement soit dans les dépenses courantes. On cherche aussi à travers un projet à assurer son extension et sa reproductibilité dans d'autres villes.

Dans la plupart des projets, on peut distinguer trois grandes composantes qui structurent les actions, répondant à un ensemble commun d'objectifs :

- un programme des investissements,
- une réforme de politique sectorielle,
- une réforme institutionnelle.

Les projets sont établis de façon interactive par des équipes des pays clients et de la BM, à différents niveaux d'autorité (voir encadré). L'approche interactive est nécessaire puisque les intérêts et positions initiales sont souvent différents :

les clients tendent à être intéressés par la réalisation d'investissements, alors que la BM recherche les facteurs sous-jacents aux problèmes visibles de transport, puis définit les réformes institutionnelles et de politique pour traiter ces facteurs. Quelques pays clients n'acceptent pas l'introduction d'une réforme de politique et/ou des institutions dans le projet et dans les accords de prêt, préférant une concertation parallèle en dehors de la structure du projet. Le programme d'investissement initialement proposé peut lui-même être affecté de changements considérables dans sa conception et son contenu. Dans toutes ces trois dimensions (investissement, institutions, politique) le résultat final de l'étape d'approbation du prêt est un compromis entre le client et la BM. Après, lors de la réalisation du projet, des ajustements ultérieurs peuvent être nécessaires dans l'une ou dans la totalité de ces trois dimensions.

Les facteurs affectant la conception d'un projet sont multiples :

- les attentes du client
- le diagnostic de la BM sur les conditions locales
- l'expérience de projets antérieurs de la BM
- la stratégie d'assistance de la BM auprès du pays concerné, avec l'approche macroéconomique et ses contraintes
- la stratégie transport urbain de la BM
- la cohérence intersectorielle de la BM

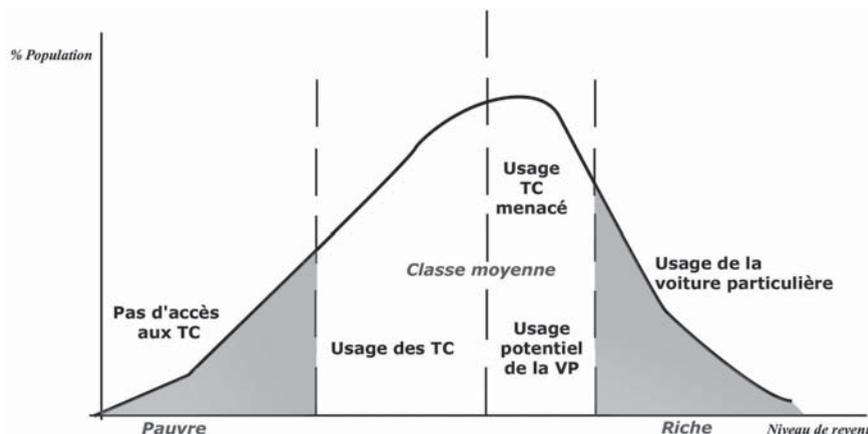
Les liens du transport urbain avec d'autres secteurs sont multiples et demandent un ensemble complexe de consultations internes. Les liens les plus importants sont les suivants :

- projets de transport (non urbains) ;
- projets urbains : planification urbaine, développement municipal, taxation foncière... ;
- réduction de pauvreté : niveau de service, tarification et subventions... ;
- projets environnementaux : normes, impacts, atténuation... ;
- énergie : qualité des carburants, taxation...

L'une des tensions les plus courantes dans la conception d'un projet de transport urbain provient du problème basique des inégalités économiques qui frappent la population. Pour le dire simplement, la demande de transport motorisé est liée aux groupes sociaux économiquement à l'aise, représentée par la partie droite de la courbe de distribution des revenus de la figure ci-dessous. La demande de marche à pied et d'autres modes non motorisés est associée aux populations pauvres et de faible niveau de revenus, la partie gauche de la courbe.. Au milieu se trouvent donc les classes moyennes qui sont des principaux

utilisateurs de transport public mais peuvent basculer vers l'automobile. La taille de chaque groupe de revenu et leur pratique de choix modal varient d'une ville à l'autre, ce qui détermine le type des problèmes de transport à traiter.

Figure 1 : Choix modal de transport selon la zone de répartition des revenus



Au niveau le plus simple, la tension surgit lorsque les déplacements motorisés et non motorisés entrent en concurrence pour le même espace de voirie toujours rare, de sorte que les nouveaux projets de développement et les nouvelles politiques doivent traiter cette concurrence.

La situation se complique quand intervient la fourniture de services de transport public. La demande pour de tels services n'émane pas seulement du segment moyen de la distribution de revenus, mais aussi du groupe des bas revenus (actuels ou potentiels) et elle peut aussi venir de groupes qui ont l'accès à un véhicule motorisé individuel ou y aspirent (ce qu'on appelle le marché de ceux qui ont le « choix »). Ces groupes ont différents types d'exigences pour les services de transport public. Les passagers à bas revenus demandent des services aux tarifs faibles, alors que les usagers en situation de choix sont attentifs à la qualité de service. La question posée aux décideurs est celle de la « bonne » combinaison de la qualité de service et des prix pour satisfaire les objectifs sociaux et environnementaux :

- si la qualité de service offerte est faible et les tarifs sont fixés pour couvrir les coûts, il peut y avoir un transfert des usagers non pauvres vers les modes individuels, avec des effets négatifs en termes d'environnement et une pression éventuellement non soutenable sur l'espace de voirie ;
- si la qualité de service offerte est élevée afin de retenir ou attirer les usagers en position de choix, en cohérence avec des objectifs environnementaux ou autres, mais que les tarifs sont maintenus bas pour être accessibles aux usagers pauvres, les subventions qui en résultent peuvent être trop

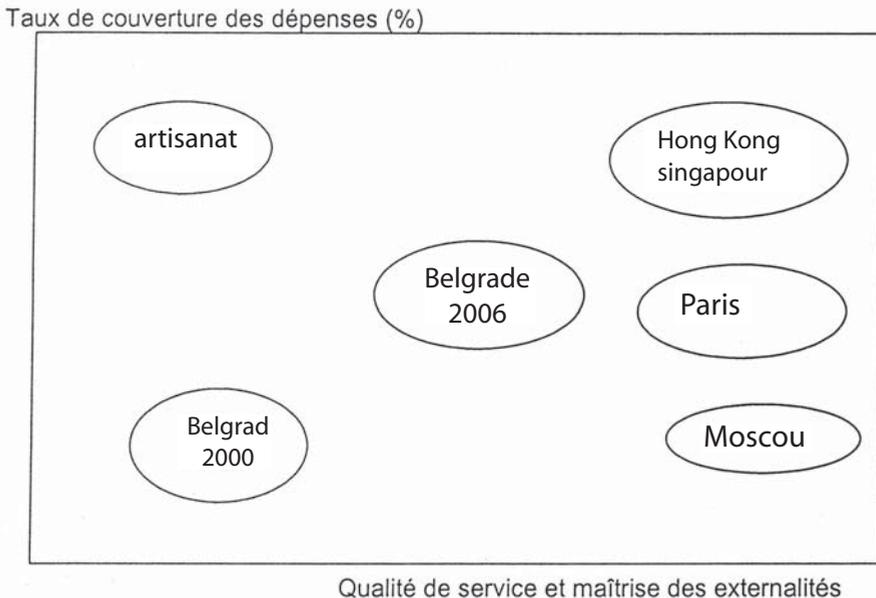
élevées pour être supportées par le budget public. Bien sûr les groupes les plus riches à l'extrémité de la courbe seront toujours des utilisateurs de modes individuels, mais il faut s'occuper de ceux qui peuvent basculer d'un usage à l'autre.

On n'est pas en état de traiter correctement les deux problèmes à la fois avec une offre unifiée de transport public.

Le graphique suivant illustre comment différentes villes font face à cette question. Le graphique relie les deux variables :

- couverture des coûts
- qualité de service (à laquelle on peut ajouter aussi les externalités de type environnemental)

Figure 2 : Performances des systèmes de transport collectif



On a des villes où la qualité est bonne grâce à l'action continue des pouvoirs publics, mais ces villes se différencient entre elles selon le taux de couverture des dépenses qui peut être très faible (Moscou), ou élevé (Singapour, Hong Kong), avec des situations intermédiaires telles que Paris. Il faut alors voir comment faire évoluer ces paramètres dans la bonne direction, combinant qualité et couverture des coûts, comme cela a été fait à Belgrade ces dernières années.

A l'opposé l'offre du transport artisanal offre certes une bonne couverture des coûts mais une faible qualité de service et a souvent de très mauvais effets sur l'environnement.

2. La stratégie de la BM pour les transports urbains

Quelle est la stratégie utilisée par la Banque mondiale dans ses prêts actuels au secteur du transport urbain ? Pour répondre à cette question une analyse a été réalisée sur la base des projets approuvés durant les 15 dernières années ainsi que ceux en préparation actuellement. La stratégie a été définie dans les mêmes termes que pour les projets individuels, comme on l'a vu plus haut, c'est-à-dire des combinaisons d'éléments pris dans les trois menus, relatifs aux politiques, aux institutions et aux investissements :

- les politiques : répartition d'espace de voirie entre les différents modes ; propriété et régulation des transports en commun ; qualité, prix et subventions dans les transports en commun et pour l'utilisation de la voirie ; sources du financement... ;
- les institutions et ses outils : unités de gestion de trafic, autorités organisatrices de transport, agences pour l'environnement, autorités multimodales, mécanismes de coordination, planification jointe transport et urbanisation,..... ;
- les investissements : contrôle de la circulation, outils de mesure de la pollution, amélioration de la voirie, pôles d'échanges, extension de la voirie, réhabilitation des transports collectifs, accroissement du transport de masse (BRT, métros),

En dépit d'une large variété de conception des projets l'analyse a révélé le cœur d'une stratégie sous-jacente robuste, dont la tendance centrale est bien de soutenir le transport public et les modes non motorisés afin de maintenir une position forte dans la concurrence avec les véhicules motorisés individuels.

Concernant plus spécifiquement la dimension clef des politiques, le cœur de la stratégie comprend :

- dérégulation des monopoles du secteur public et/ou re-régulation du transport informel, en s'orientant vers une concurrence régulée pour le marché¹⁵¹ qui implique une ré-allocation des fonctions entre secteur privé (prestations des services) et le secteur public (réglementation/régulation, planification) ;
- réforme des politiques de tarification et de subvention (mesures ciblées, intégration tarifaire, viabilité financière) ;
- réallocation de l'espace de voirie en faveur des transports publics et des modes non motorisés ;
- application d'une tarification du stationnement ;¹⁵²

¹⁵¹ Les termes "dérégulation" et "re-régulation" indiquent les directions du changement souhaité, mais non des objectifs précis. Dans une ville donnée, le degré de changement dans la réglementation dépend du point de départ et de la capacité/volonté de changement.

¹⁵² Noter l'absence de charges pour l'usage de la route (tarification du coût de congestion)

- recours à des normes de conception de projets de voirie (réhabilitation et extension de réseaux) qui soient favorables aux transports collectifs et aux modes non motorisés.

Concernant la dimension des institutions et de leurs instruments, le cœur de la stratégie est de créer ou renforcer :

- les services de gestion de la circulation au sein des structures municipales ;
- les autorités régulatrices de transport public ;
- la coordination entre les diverses institutions au sein des zones urbaines, et entre les villes et les institutions nationales ;
- la planification d'études esquissant des analyses alternatives pour les investissements de transport en commun.

En ce qui concerne les investissements, le cœur de la stratégie comprend tout investissement qui constitue un ensemble cohérent avec les composantes politiques et institutionnelles, soumis à des tests standard d'acceptabilité. Une importante orientation stratégique, de plus en plus mobilisée, est d'investir dans des systèmes de transport rapide à bas coût, tels que les bus en site propre intégral.

Les deux premiers éléments listés ci-dessus dans la catégorie de la politique concernent directement le transport informel, qui est l'objet du présent séminaire.

La re-régulation du secteur informel vise à organiser ce secteur sur des bases contractuelles. Il s'agit en fait de substituer la concurrence sur le marché, dont la tendance est de produire des services de qualité pauvre et même chers, des accidents et des effets négatifs importants sur l'environnement, par une concurrence pour le marché. C'est naturellement complexe à mettre en place, et cela dépend du contexte local. Des institutions adéquates doivent être mises en place, en particulier des autorités pour les transports publics, mais aussi des structures assurant la coordination horizontale des actions. Dans quelques villes (par exemple Bogota) la re-régulation des modes informels implique une modification de leurs fonctions, partant de la fourniture de services de base et allant vers un rôle de rabattement/diffusion vers les stations de bus en site propre.

La re-réglementation des transports informels implique aussi une réforme de la politique de tarification, étant donné que les tarifs bas imposés sur ces modes ont contribué à leur mauvaise qualité de service et à de lourdes externalités. Cela touche alors le sujet des subventions. Le problème du manque de ressources du secteur imputable au niveau faible des tarifs est crucial et difficile en raison de l'objectif d'accès au transport des groupes pauvres. Il faudrait en fait renvoyer à l'efficacité de systèmes d'assistance des pauvres et identifier des aides à la personne bien plus que des mesures indifférenciées de bas tarifs des transports publics.

Annexe : Illustrations par des exemples de projets Banque Mondiale

Nigeria : Lagos Urban Transport Project

Lagos Metropolitan Area (début des années 2000) :

- 12-15 millions d'habitants, dont 9,6 millions de pauvres ; économie essentiellement informelle ;
- réseau routier rare et mal entretenu ;
- offre privée de transport public, largement informelle, 75000 véhicules ; concurrence non réglementée sur le terrain ;
- sévère congestion, faible qualité de service aux usagers.

Lagos Urban Transport Project (approuvé en 2002) :

- investissement : améliorer un réseau de lignes structurantes qui supportent les flux majeurs de transport collectif ;
- institutions : créer une autorité régulatrice des transports publics ;
- politiques : re-réglementer les services de transport public informel sur des corridors traités par le projet (appels d'offre simplifiés pour les services offerts) ;
- politiques : créer un Fonds de Transport Urbain pour assurer des financements solides pour garder les routes en bon état ;
- autre : explorer les potentialités d'un BRT (bus rapid transit)

Ghana : Accra and Kumasi

Aire urbaine d'Accra :

- 3 millions d'habitants, taux de croissance 4 % ;
- étalement urbain ;
- motorisation : 90 véhicules pour 1000 habitants ;
- les bus transportent 15 %, les minibus 53 %, les taxis 12 %, et les voitures 14 %.

Ghana Urban Transport Project (en préparation)

- Investissements : aménagements de circulation pour 27 M \$, et 9.1 km de ligne BRT pour 46 M \$;
- Politiques : appel d'offre pour les services sur les grands axes, maintien d'opérateurs informels pour les services de rabattement ; réglementation plus serrée sur le reste du réseau ;
- Institutions : mise en place d'un service de gestion de circulation et d'une autorité régulatrice.

Colombia : Bogota & medium-size cities

Villes :

- Bogota : 6,6 millions d'habitants ; Pereira 0.5 millions, ...
- 2/3 de la population sous le seuil de pauvreté
- Motorisation : 25 % des ménages ont une voiture
- Part modale : 75 % transport public

- transport Public : des milliers de bus privés, exploités selon une concurrence sur le marché ; offre de services de mauvaise qualité en surcapacité, faible sécurité, pollution élevée

Integrated Mass Transit Project (2005)

- Investissement : 70 km de site propre pour autobus (BRT) et infrastructure dédiée pour des services de haute qualité et de forte capacité ; (Transmilenio et autres)
- Politique : introduire une concurrence pour le marché sur le système BRT et sur les réseaux de rabattement s'appuyant sur des opérateurs informels
- Institutions : mise en place d'autorités régulatrices de transport public dans les villes participant au programme, et appui au Programme National de Transport urbain

Les taxis collectifs : Une solution durable de transport à la demande pour les pays du Nord ?

Michel QUERCY

Dans les pays en développement, où les services de transport public coûtent à accompagner un développement urbain souvent anarchique, la majorité de la population, qui n'a pas accès à la voiture particulière, a recours à différentes formes de taxis, parfois illégales, pour des besoins variés. Face à cette demande, les taxis prennent des formes très diverses, du taxi collectif présent sur tous les continents, notamment en Asie, au taxi-moto très développé en Afrique. Mais ces réponses « alternatives » ne sont pas réservées aux seuls pays en développement (PED) ; elles commencent à concerner aussi les pays développés confrontés à la question de la « mobilité durable ». Certes, les solutions développées en Europe ne sont pas comparables, notamment du fait de la faiblesse de la part de marché¹⁵³ mais également de réglementations plus contraignantes¹⁵⁴. Néanmoins, le transport à la demande (TAD), alternative entre la voiture particulière (VP) et le transport collectif régulier (TCR), fait partie des solutions de transports « durables » qui vont devenir inévitables.

C'est pourquoi les TAD qui connaissent et connaîtront des dynamiques d'innovation intenses dans les décennies à venir, soutenues par les progrès technologiques (NTIC...) et organisationnels en cours, nous semblent pouvoir être interrogés dans le cadre de ce séminaire consacré avant tout aux pays du sud de la méditerranée.

Les transports à la demande peuvent en première analyse être appréhendés comme une sorte de taxi collectif (il s'agit le plus souvent d'un véhicule de petite capacité) qui vient chercher à leur domicile des personnes qui l'ont réservé, pour les déposer à la destination de leur choix. Dans le principe, il n'y a ni horaires

¹⁵³ On estime aujourd'hui à environ 450 le nombre de systèmes de transport à la demande en France réalisant quelques 1,5 millions de voyages par an, à comparer aux deux milliards de voyages par an réalisés en 2003 par les transports en commun classiques. Ce chiffre est à considérer avec précaution car les TAD sont très fragiles et disparaissent parfois du jour au lendemain.

¹⁵⁴ A la différence des formules de taxis collectifs ayant cours dans les PED, en France ceux-ci doivent impérativement faire l'objet d'une réservation. Ils ne peuvent ni stationner sur la voie publique ni charger dans la rue. Cette réglementation ne vaut apparemment que pour la métropole. Ainsi, à la Martinique, les « taxico » (minibus ou van) peuvent se prendre n'importe où, il suffit de lever la main pour qu'ils s'arrêtent. Ils n'ont pas d'horaires, mais ont des lieux de chargement et des arrêts prévus. Ceux-ci ne partent pas tant qu'ils ne sont pas pleins.

ni lignes car le véhicule va au plus court. Certains systèmes de transport à la demande dérogent cependant à cette règle. Ce service est moins cher qu'un taxi mais généralement plus cher que les transports en commun traditionnels.

1. Les transports à la demande comme réponse à une mobilité de plus en plus protéiforme

La mobilité croît partout, à des rythmes et selon des aspects (nombre et/ou longueur de déplacement) très divers. En même temps qu'elle croît, la mobilité change de forme, elle devient simultanément de plus en plus individualisée (hégémonie de la VP) et désynchronisée (baisse du motif domicile - travail, étalement des horaires, ouverture des magasins le dimanche...). Face à ces mutations dans les enjeux (urgences écologiques, énergétiques...) et dans les usages (évolution de la structure spatiale et temporelle des déplacements...), les solutions TCR classiques sont pour une grande part inadaptées, de même que le taxi traditionnel (rare et cher) qui s'avère néanmoins porteur d'un potentiel d'innovation. Toutefois, ces liens entre taxis et transports collectifs sont encore ténus et relèvent plus de complémentarités marginales que de démarches globales fondées sur des projets de systèmes et dispositifs intermodaux.

1.1 Le hiatus entre étalement urbain et transport collectif régulier

Alors que la ville s'étend et que les périmètres de transport urbain s'élargissent, les solutions classiques de transport, à savoir les transports collectifs par lignes régulières, apparaissent de moins en moins adaptées. La performance d'un réseau de transport collectif régulier dépend en effet directement des zones à desservir. Plus l'habitat est dense et meilleures sont les capacités offertes et les fréquences proposées. A l'inverse, plus l'habitat est diffus et étalé (comme en périphérie urbaine et en zone rurale) plus il est difficile de mettre en place un réseau répondant à la demande réelle.

L'organisation des déplacements dans les couronnes périurbaines nécessite une attention particulière dans environ 60 % des aires urbaines. Alors que 13 % de la population française y vivent, ces zones sont peu propices aux transports en commun car elles sont très étendues et composées majoritairement de lotissements distants des grands axes de circulation. C'est d'ailleurs là qu'est enregistrée la plus forte croissance du trafic automobile¹⁵⁵. C'est pourquoi différentes solutions alternatives entre la voiture particulière utilisée en solo par son

¹⁵⁵ Entre 1990 et 2000, le trafic automobile dans les aires urbaines de plus de 300 000 habitants a augmenté de 44 % dans la grande banlieue et de 14 % dans les villes centres. Les chiffres sont respectivement de 53 % et 17 % pour les aires urbaines plus petites. En Ile-de-France, l'augmentation a été de 35 % en grande banlieue et le trafic a diminué de 1 % à Paris.

propriétaire et le transport de masse par ligne régulière ont été testées ou mises en œuvre depuis plusieurs années, notamment le transport à la demande¹⁵⁶.

Rappelons que cette extension de l'éventail des services proposés s'inscrit dans une évolution de la mobilité caractérisée par une augmentation de l'usage de l'automobile, en liaison avec l'étalement urbain et la dispersion des origines destinations (processus de métropolisation), mais aussi avec le vieillissement de la population, l'instabilité de l'emploi et plus généralement l'évolution des modes de vie : extension des temps libres, familles mono-parentales...¹⁵⁷.

L'organisation territoriale des transports collectifs en France

L'organisation des transports à l'échelle d'une aire urbaine et à fortiori métropolitaine est un problème complexe qui est le plus souvent mal résolu. Elle est en effet éclatée entre les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) des villes-centres, les petites communes de la couronne périurbaine, le Conseil général qui a la responsabilité des services d'autocars et le Conseil régional qui a en charge les trains régionaux (TER). En dehors de l'Ile-de-France, il n'existe pas en général de structure ayant l'autorité nécessaire pour coordonner efficacement l'ensemble. Pour pallier ce défaut structurel d'organisation, la loi SRU a mis en place en 2000 les schémas de cohérence territoriale (SCOT) au niveau des agglomérations. Ils ont la primauté juridique sur les plans de déplacement urbain (PDU) destinés à rationaliser l'usage des différents moyens de transport. Mais ce dispositif couvre rarement la totalité d'une aire urbaine et il n'existe pas encore de réelle harmonisation des politiques des communes qui se sont regroupées dans un SCOT.

1.2 Le rôle marginal des taxis dans les pays riches

Alors que les taxis jouent un rôle essentiel dans les pays du sud¹⁵⁸, dans les pays du nord, où le nombre de taxis est fixé par les pouvoirs publics, celui-ci varie beaucoup selon les pays (un taxi pour 200 habitants à New York, un pour 350 dans le Grand Londres, un pour 650 en Ile-de-France). En France, les taxis jouent un rôle marginal dans les déplacements (ils assurent 3 % des déplacements en Ile-de-France). Ils sont utilisés principalement pour les déplacements professionnels¹⁵⁹.

¹⁵⁶ Mentionnons pour mémoire les autres options que constituent le « covoiturage » ou encore la location instantanée de voitures sans chauffeur (mise à disposition des véhicules dans des parkings ou en libre-service dans l'agglomération), la location de vélo, etc..

¹⁵⁷ On pourra se référer ici utilement aux travaux de Marc Wiel : « *De la ville pédestre à la ville automobile* », Editions Descartes et Cie, 2002 ; de François Ascher : « *Métapolis ou l'avenir des villes* », Ed. Odile Jacob, 1995 ; de Jacques Donzelot : « *la ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification* », Revue Esprit, 2004 ; ou encore de Jean Viard : « *L'éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail* », Ed. de l'Aube, 2006...

¹⁵⁸ Il s'agit souvent, on l'a vu dans les différents exposés, d'un système informel de petits véhicules allant du moto-taxi au minibus. Dans les villes asiatiques, 15 % de la population vivraient directement ou indirectement de cette activité.

¹⁵⁹ Alors que les déplacements professionnels ne représentent que 14 % du nombre des déplacements, tous modes de transport confondus, ils représentent plus de 70 % des déplacements en taxi.

Du côté de l'offre, un certain nombre de villes européennes voient leur réseau de taxis affaibli par le modèle économique, très encadré et peu productif, dans lequel elles évoluent. En particulier en France, le jeu de pouvoirs établi entre les autorités publiques et les organisations professionnelles dans le cadre de la « coordination des transports » légalisée en 1937 a figé un dispositif dont la situation contemporaine est l'héritière directe : établissement d'un numerus clausus professionnel, horaires contraignants, interdiction des taxis collectifs qui ont existé en France avant la deuxième guerre mondiale et ont desservi largement la banlieue parisienne¹⁶⁰.

La France compte environ 44.000 taxis répartis sur tout son territoire, soit environ 1 taxi pour 1300 habitants. L'on compte environ 15.000 « taxis parisiens » (soit approximativement le même nombre qu'en 1937) qui desservent Paris et 80 communes des départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne qui sont rattachées à leur secteur d'activité (communes de stationnement). Les licences y sont détenues à 60 % par des artisans, le reste étant détenu par de grosses sociétés comme la fameuse G7. Par ailleurs, certaines de ces grandes sociétés les louent, parfois fort cher (3000 € / mois), à des chauffeurs qui ont bien du mal dans ces conditions à « joindre les deux bouts ».

Les « taxis de province » sont au nombre de 29.000 et desservent les autres départements et communes. Les taxis de province exercent leur activité au départ d'une ou de plusieurs localités (communes de stationnement).

Le cadre légal des taxis en France

L'exploitation d'un taxi est soumise en France à deux obligations : 1°) posséder une carte professionnelle qui reconnaît la capacité de conduire un taxi dans le département d'exercice, 2°) être titulaire d'une « autorisation de stationnement » (ou licence) délivrée par le maire de la commune (par le préfet de police à Paris) ou par le préfet du département lorsqu'elle concerne un aéroport. Pour satisfaire à la seconde condition, l'entrepreneur de taxi peut solliciter la délivrance d'une autorisation de stationnement délivrée gratuitement par le maire de la commune d'exercice ou bien acquérir cette autorisation auprès d'un titulaire qui souhaite la vendre en faisant usage de la faculté qui lui est reconnue par la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 de « présenter à titre onéreux un successeur » à l'autorité administrative qui a délivré l'autorisation, et ce que l'acquisition de la licence ait été payante ou gratuite. La première solution présente l'avantage de la gratuité mais elle comporte plusieurs inconvénients, au premier rang desquels l'existence d'une liste d'attente souvent très longue. La solution de l'achat sur un « marché secondaire » permet, en revanche, de disposer immédiatement de l'autorisation en profitant de l'offre de cession d'un taxi en exercice, de profiter de sa clientèle d'habités, et éventuellement de reprendre ses contrats de transport.

¹⁶⁰ La formule des taxis collectifs a été codifiée légalement en France en 1930 pour pallier les déficiences des transports collectifs, mais les autorisations d'exploitation ne furent pas renouvelées après la guerre.

On peut voir dans cette réglementation une des causes de la faiblesse relative du nombre de taxis en France, mais la profession ne veut pas en général entendre parler de distribution de nouvelles licences, arguant du fait que la délivrance de licences gratuites rétrécit la part de gâteau. Il est vrai que « la vente de plaques » peut s'avérer très lucrative. Ainsi, à Paris, le maire qui voudrait augmenter le nombre de taxis se heurte au puissant lobby de la Chambre syndicale des artisans taxis. Quant on sait que la licence se négocie actuellement autour de 120.000 € on comprend l'âpreté des négociations auxquelles doit faire face la municipalité, notamment de la part des artisans s'étant vu offrir une licence gratuite en 1995 à la veille des élections présidentielles. A Marseille, le Conseil de la concurrence a poursuivi récemment l'intersyndicale des taxis marseillais pour une entente présumée dans la vente des licences professionnelles¹⁶¹.

Du côté de la demande, l'héritage du « fiacre », avec sa forte connotation aristocratique, a exclu le taxi des grandes politiques du transport public depuis le milieu du 20^e siècle. Son coût élevé en rend par ailleurs l'usage régulier impossible pour une grande partie de la population, d'où la tentation de recourir parfois à des taxis clandestins. Bien que ce phénomène des taxis clandestins ne recouvre pas en France la même ampleur que dans les pays du sud de la méditerranée, elle n'en est pas moins une réalité. Ainsi, au moins 150 véhicules feraient office de taxis clandestins à Marseille, selon l'intersyndicale des taxis marseillais. Comparé au nombre de taxis marseillais (1100 en 2005), cela porterait le nombre de taxi-fraude à environ 15 % de l'offre¹⁶².

Ce phénomène n'est pas limité à Marseille, comme on peut s'en rendre compte dans l'encart ci-dessous.

Extrait d'une délibération du Conseil Municipal de Paris

Question de Mme Roxane DECORTE et des membres du groupe « Rassemblement pour la République et apparentés » à M. le Maire de Paris et à M. le Préfet de police relative à la présence de taxis clandestins à Paris et notamment dans le 18^e arrondissement

¹⁶¹ Cf. Décision n° 06-D-30 du 18 octobre 2006 du Conseil de la Concurrence relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Marseille. Il est à noter que le prix moyen des licences à Marseille s'élève à 55.000 €, ce qui est moitié moins cher que les prix constatés dans d'autres grandes villes, par exemple Toulouse (122.000 €) ou encore Lille (135.000 €).

¹⁶² Citons à ce propos Alain Tarris dans sa relation au Quotidien Anarchiste en ligne « *L'En Dehors* » de sa découverte du souk marseillais : « La mairie m'a appelé en 1985. Il y avait eu des affrontements entre taxis locaux et taxis clandestins arabes. Elle voulait calmer le jeu, repérer les voyous... Arrivé à la gare Saint-Charles, je hèle un taxi : « À Belsunce ». Réaction : « Arabe ou pas, Belsunce c'est cent francs. » Pour faire deux cents mètres ! Ç'a été mon premier contact avec les fameux taxis voyous. Pas les Arabes, ceux qui se plaignaient de leur concurrence déloyale [rires]. En fait, les commerçants du quartier, pour que leurs clients ne se fassent pas piller par ces taxis-là, offraient les services d'un « cousin » pour les emmener à l'aéroport de Marignane. Cent balles à quatre au lieu de deux cents par tête de pipe avec les taxis légaux. Quand les flics les arrêtaient, le client disait « c'est mon cousin ».

Mme Roxane DECORTE. - Monsieur le Maire, Monsieur le Préfet de police, mes chers collègues, je souhaite attirer votre attention sur la présence de taxis clandestins dans Paris et plus particulièrement dans le 18^e arrondissement.

Les clients de ces taxis clandestins - des jeunes et des étudiants confrontés à la difficulté de trouver des transports nocturnes, qui sont un vrai problème à Paris, des touristes - s'exposent à de nombreux risques. En effet, ils n'ont aucune garantie sur les tarifs et n'ont surtout aucun recours en cas d'accidents dans lesquels ils pourraient être blessés.

Je souhaiterais connaître les mesures prises pour sensibiliser les habitants sur cette question et, surtout, pour lutter contre ce phénomène.

Je vous remercie.

M. Christophe GIRARD, adjoint, président. - Monsieur CARESCHE, souhaitez-vous répondre à Mme DECORTE ou laissez-vous M. de la FLAQUIERE répondre ?

Monsieur de la FLAQUIERE, vous avez la parole.

M. LE REPRÉSENTANT DU PRÉFET DE POLICE. - L'infraction de travail dissimulé est prévue et réprimée par le Code du travail, aux articles L. 324-9, L. 324-10, L. 324-11 et L. 362-3.

Les effectifs de la Direction de l'Ordre public et de la Circulation plus spécifiquement chargés du contrôle des taxis effectuent de nombreuses missions de contrôle dans la Capitale afin de lutter contre les cas de travail dissimulé dans le secteur professionnel des taxis. Des opérations longues et minutieuses ont ainsi lieu notamment dans les gares parisiennes, les quartiers touristiques et de loisirs.

Depuis le début de l'année 2001, 20 procédures judiciaires ont été diligentées pour réprimer le cas de travail dissimulé dans la profession. Les contrevenants risquent des amendes de 20.000 F et une peine de prison de 2 ans, ainsi que la confiscation du véhicule.

S'agissant des mesures prises pour sensibiliser les particuliers sur cette question, je puis vous indiquer qu'un dépliant réalisé à l'intention de la clientèle des taxis parisiens est communiqué aux particuliers qui en font la demande. Ce dépliant, que je tiens à votre disposition, contient notamment un descriptif des appareils équipant les taxis parisiens (lumineux « taxi » sur le toit, horodateur sur la plage arrière affichant la fin de service, compteur intérieur affichant le tarif appliqué) qui permet de mieux les identifier. Une distribution de ce document est envisagée, d'une part, auprès des commissariats et des antennes de mairie aux fins de diffusion auprès des administrés, d'autre part en partenariat avec l'Office de tourisme de Paris, afin de sensibiliser la clientèle touristique et les hôteliers.

Enfin, s'agissant plus particulièrement du 18^e arrondissement, qui n'est pas plus touché par le phénomène des taxis clandestins que les autres arrondissements de la capitale, toutes dispositions ont été prises afin de renforcer de manière ciblée les contrôles auxquels les services procèdent habituellement.

M. Christophe GIRARD, adjoint, président. - Merci beaucoup.

La parole est à Mme DECORTE.

Mme Roxane DECORTE. - C'était une question que j'ignorais, je ne savais pas qu'il pouvait y avoir des taxis clandestins, c'est deux de mes amis qui ont emprunté un taxi clandestin, on vous dit pour 40 F, je vous emmène où vous voulez. C'est quand même assez incroyable !

M. LE REPRESENTANT DU PREFET DE POLICE. - La Préfecture de police a des effectifs spécialisés pour lutter contre ce type d'infraction.

M. Christophe GIRARD, adjoint, président. - Merci pour ces informations précieuses.

1.3 Des TAD pour l'essentiel conventionnés

Le TAD n'est pas nouveau, mais il semble rencontrer aujourd'hui un regain d'intérêt en France comme dans de nombreux pays occidentaux. D'abord développé dans les zones rurales, des formules diverses de taxi collectif ont été mises en place en France par des Conseils Généraux pour permettre aux ruraux de se déplacer, notamment pour accéder aux gares malgré la disparition d'un grand nombre d'entre elles. Aux États-Unis, le TAD a connu également un développement significatif sous l'appellation de « paratransit ».

Apparu au milieu des années 1970 en France dans le cadre de l'élaboration des schémas départementaux de transport, le concept de transport à la demande avait pour objectifs d'assurer l'irrigation des zones rurales peu denses et de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite. La fondation de France en dénombrait plus de 60 en 1981. C'est le département de l'Orne qui fut le précurseur en la matière avec la mise en place de taxis collectifs ruraux dès 1959. La région la plus fertile en expériences de ce type fut sans conteste la région Midi-Pyrénées qui reste leader en la matière. Lancée en 1977 dans les Monts de Lacaune (Tarn) cette opération fut étendue à l'ensemble de la région.

Ainsi, le TAD a été d'abord utilisé en France comme moyen de remplacement des TCR. La SNCF l'a notamment employé lors de la fermeture de lignes ou la suppression d'arrêts dans les petites gares. Cette politique s'est appuyée à partir de 1995 notamment sur un accord national entre la SCETA, filiale de la SNCF et la Fédération Nationale des Artisans Taxis (FNAT). Actuellement plus de 200 communes sont ainsi desservies par des taxis « TER ». Des sociétés de transports collectifs le proposent parfois aux autorités publiques lorsqu'elles veulent mettre fin à une ligne trop peu utilisée, ou lorsqu'elles souhaitent modifier un parcours¹⁶³.

¹⁶³ Des accords entre l'Union des Transports Publics (UTP) et la Fédération Nationale des taxis existent depuis 1993 (charte de partenariat) ; ils ont été prolongés en 1997 par une convention associant le GART. Il a été publié dans ce cadre un guide pratique visant à promouvoir les coopérations taxi / transports publics.

Le TAD est apparu ensuite comme un dispositif complémentaire des systèmes classiques de transports collectifs en milieu périurbain : desserte sous diverses formes des bouts de lignes dans des zones peu denses, ou remplacement des bus aux heures creuses ou le dimanche. C'est le cas de figure le plus fréquent. La solution peut paraître onéreuse pour la collectivité, mais elle s'avère en fait économique comparativement à la solution classique qu'il faudrait proposer à la place du TAD.

Le TAD est également employé comme dispositif spécifique pour des publics particuliers. Le cas le plus fréquent est celui des personnes âgées et des handicapés. Le ramassage scolaire s'organise aussi parfois, sous la forme d'un TAD. Le TAD peut être utilisé également pour desservir les habitants d'une zone très enclavée, voire les usagers d'un équipement collectif : stade, théâtre, aéroport, d'une entreprise ou d'une zone d'activités, ou encore d'une zone touristique : station de ski, desserte des îles¹⁶⁴...

Si ces objectifs initiaux en constituent encore la principale matière, le concept s'est donc aujourd'hui notablement élargi : desserte de zones périurbaines, services de soirée, liaisons domicile-travail,... ; les TAD mis en place par les autorités organisatrices (AO) et les exploitants ayant avant tout pour vocation aujourd'hui d'enrayer le recours à l'automobile en proposant des solutions collectives répondant à des besoins individuels diversifiés et, en principe, d'assurer le droit au transport pour tous.

Parmi les TAD les plus innovants mis en place par des AO on peut citer « Allo Bus » qui est un exemple particulièrement intéressant. Originellement il visait le marché des employés à Roissy. Ces quelques 70 000 travailleurs ont souvent des horaires atypiques, de faibles ressources et conséquemment une grande difficulté pour se rendre sur leur lieu de travail. Les élus, comme le maire du Tremblay, étaient mécontents de ne pouvoir tirer pleinement profit du potentiel d'emploi de Roissy. Un système de transport à la demande fut donc mis en place en 2001-2002, sous la forme de mini-bus de 9 places circulant 24h/24, 7j/7 y compris les jours fériés. Il s'appuyait sur un abonnement des usagers, une réservation téléphonique et surtout un logiciel de conception en temps réels des feuilles de route. Etant en zone STIF, la carte orange permettait de s'acquitter de la course. Face à son succès, le service a donné naissance à une ligne de bus classique.

Mais les exemples de TAD ne se limitent pas à ceux mis en place par les AO. Un certain nombre d'initiatives privées sont à l'origine de TAD particulièrement innovants (cf. le § 3 ci dessous).

Que dit la loi à propos des TAD

La LOTI attribue la compétence de ceux-ci au Conseil Général. Le Département peut toutefois déléguer sa compétence pour tout ou partie de l'organisation et de

¹⁶⁴ Sur l'île de Groix, en accord avec les artisans taxis insulaires, une navette de 20 places dénommée « taxico » emmène les visiteurs en tout point de l'île l'été. Elle a avant tout pour but de limiter l'utilisation de la voiture à Groix.

la mise en œuvre de ces services à des communes ou à leur groupement. Les services à la demande, dans le domaine des transports routiers non urbains de personnes sont d'après l'Article 26 du décret du 16 août 1985 des services publics dont l'organisation relève de la compétence des départements, exploités par des entreprises publiques ou privées ayant passé une convention avec le département concerné, effectués avec des véhicules dont la capacité doit être au moins de 4 places. Ces services doivent faire l'objet d'une réservation préalable de l'utilisateur, ce dernier ayant connaissance, lors de sa demande, des principales caractéristiques du service et de la tarification sur laquelle repose le prix du service demandé. Des changements récents ont eu lieu sur le plan juridique. Alors que la LOTI mentionnait les transports à la demande mais n'ouvrait aucune facilité d'exploitation, la loi SRU les rend aujourd'hui viables dans l'espace urbain. Une loi votée en 2005 autorise par ailleurs des associations à mettre en place du transport à la demande. Il est à noter que le droit de fait est en avance sur la loi car beaucoup d'élus ont pris sur eux l'autorisation de ces services.

2. Quel marché pour les transports à la demande ?

Bien qu'intéressant à priori l'ensemble de la population, on peut rechercher cependant les clientèles cibles de ce type de transport, celles-ci se caractérisant par le caractère plus ou moins contraint des déplacements et surtout leur degré de captivité à l'égard des transports collectifs.

2.1 Les personnes âgées

Avec la disparition des transports publics, le taxi s'est beaucoup développé en campagne, c'est-à-dire dans des zones où la population âgée est particulièrement concentrée. Dans le contexte des grandes métropoles, les populations âgées sont concentrées en centre-ville, zones vers lesquelles pourraient revenir les ménages périurbains quand, l'âge venant, ils ne pourront plus assumer leur dépendance à l'automobile. Ce phénomène est déjà perceptible dans un certain nombre de métropoles (Barcelone par exemple).

Il y aurait donc lieu de s'interroger sur les tendances de long terme de la mobilité quotidienne des populations vieillissantes. Il y a là de toute évidence un marché potentiel pour le taxi et, plus généralement, pour des transports à la demande plus ou moins spécialisés.

Actuellement une centaine de communes ont mis en place des transports en commun à la demande pour les personnes âgées, notamment pour les achats¹⁶⁵ ;

¹⁶⁵ Les grandes surfaces assurent près de 70 % des ventes de produits alimentaires en France. Elles sont le plus souvent situées en périphérie et sont mal desservies par les transports en commun alors que tout est fait pour en faciliter l'accès en voiture. L'utilisation des transports en commun s'avère par ailleurs difficile lorsqu'on est encombré de paquets - la loi de 2005 sur les personnes handicapées vise à résoudre ce problème à l'horizon 2020. Aussi, rien d'étonnant dans la diminution régulière du recours aux transports en commun pour effectuer des achats (1976 : 38 %, 1991 : 30 %, 2001 : 26 % en Ile-de-France par exemple).

le service offert consistant en l'accompagnement ou le portage à domicile. Dans le premier cas, un chauffeur prend les personnes à domicile, les dépose chez le commerçant puis les raccompagne une fois les achats effectués. Dans le second, le client est livré à son domicile sur un simple appel téléphonique, après avoir laissé ses achats chez un commerçant¹⁶⁶. Ces services répondent parfaitement aux besoins mais ils ont un coût élevé pour la collectivité puisqu'ils reviennent plus ou moins à offrir le service d'un taxi pour le prix d'un billet d'autobus. Un changement de priorités budgétaires de la commune peut conduire à la suppression du service.

2.2 Les enfants et les préadolescents

Une enquête nationale réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 820 parents et autant de préadolescents, réalisée sous la direction de François de Singly¹⁶⁷ pour « l'Institut de la Ville en Mouvement » (laboratoire de recherche du groupe PSA et de l'Université Paris VIII), montre que si les préadolescents se déplacent le plus souvent à pied, c'est l'accompagnement en voiture qui est privilégié pour se rendre aux activités extrascolaires du mercredi. Deux fois sur trois, le parent taxi est la mère. Près de la moitié des parents (47 %) déclarent souhaiter faire moins d'accompagnement. Le rôle de « parent taxi » est généralement réservé aux activités extrascolaires¹⁶⁸, les activités de loisirs organisés étant en général situées hors du « cercle » autorisé autour du logement familial.

De fortes disparités existent cependant selon la localisation du domicile. Les parents qui habitent le centre-ville accompagnent moins souvent leur enfant que les parents qui sont logés dans un quartier périphérique des agglomérations, à fortiori à la campagne. Le centre ville offrant dans un espace restreint les équipements scolaires, culturels et sportifs et donc évitant les déplacements nécessitant l'usage de la voiture.

L'enquête spécifique réalisée dans le pays d'Apt montre que 70 % des enfants déclarent avoir une activité à l'extérieur de chez eux le mercredi. La moitié des enfants pratiquent une activité à Apt, les autres dans leur commune de résidence ou dans une commune proche. La voiture satisfait 2/3 des déplacements vers ces activités, le vélo et la marche à pied assurant à part égale le reste. En effet,

¹⁶⁶ Parmi ces services, Le Touc de Toulouse constitue une expérience particulièrement originale, avec la présence d'opérateurs inhabituels dans le domaine de la mobilité urbaine : une petite société privée et un supermarché, et l'invention d'un nouveau concept : des voitures de golf ramenant gratuitement à leur domicile les clients du supermarché. Pour plus de détails, voir Eric Le Breton, « le transport à la demande comme innovation institutionnelle. Trois cas français » in Ascher François, Le Breton Éric (sous la direction de) : « Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines », rapport pour le PREDIT, Juillet 2000.

¹⁶⁷ Voir François de Singly, « *La liberté de circulation de la jeunesse* », Commentaire des résultats d'un sondage « Les jeunes et leurs modes de déplacement en ville » passé auprès d'un échantillon représentatif de 820 jeunes urbains de 11 à 13 ans, Institut pour la ville en mouvement.

¹⁶⁸ Au cours d'une semaine, près de la moitié des parents (49 %) emmènent leur adolescent à une activité extra-scolaire tandis que seuls 39 % des parents interrogés prennent leur voiture au moins une fois pour aller au collège.

en l'absence de toute alternative (il n'y a pas de car comme pour les trajets vers le collège), ce sont les parents qui assument la majeure partie des déplacements liés aux activités extrascolaires de leurs enfants (peut-être les enchaînent-ils avec d'autres motifs). Cette contrainte semblerait limiter les activités des enfants ; en effet, 35 % des enfants interrogés dans le pays d'Apt aimeraient faire plus d'activités.

2.3 Les migrants alternants et les déplacements professionnels

Les taxis collectifs peuvent intervenir à différents niveaux d'un plan de mobilité d'entreprise ou plan de déplacement d'entreprise (PDE). Pour le trafic domicile/travail (emmener les employés vers les haltes de transport public ou les gares ou encore directement à la maison), pour les déplacements professionnels (emmener un ou plusieurs employés à un rendez-vous professionnel ou améliorer l'efficacité des transports publics en les combinant aux taxis).

Selon un certain nombre de solutions étudiées par l'ADEME, le système peut être organisé soit par une société de transport public et fonctionner comme un service de bus normal mais avec des unités plus petites, soit par une société privée (cf. plus loin l'exemple d'ATA-France). Le taxi collectif peut fonctionner spécialement pour la société ou la zone d'activité, mais uniquement à des heures fixes et pour des employés préalablement inscrits. Il peut aussi attendre un nombre suffisant de passagers (aux heures de pointe) pour ensuite les emmener à destination (principalement vers les nœuds de transport public). Il peut enfin fonctionner « à la demande » pour transporter des groupes d'employés vers une destination professionnelle particulière ou pour suppléer aux lacunes des modes de transport classiques (par exemple : heures supplémentaires occasionnelles ou travail en pause). Les principales différences avec les systèmes de bus de société sont la taille des véhicules et le lien avec les sociétés de taxis. C'est pourquoi, en général, ces services sont plus onéreux que les systèmes de bus, mais pour être attractifs, ils doivent être moins chers que le taxi classique. La différence avec le « van-pooling » est que le chauffeur n'est pas un employé de la société.

Une telle utilisation des taxis collectifs dans le cadre de PDE peut ouvrir de nouveaux marchés pour les taxis traditionnels. Les taxis collectifs fonctionnant essentiellement pour des trajets réguliers (chaque jour), c'est de fait une garantie de revenu pour la société de taxis.

2.4 Les « exclus » de la mobilité

La mobilité est une condition de l'insertion tant sociale que professionnelle. Quand on ne possède ni permis ni voiture, il reste encore les transports collectifs mais ils n'interviennent pas partout et ils sont souvent inexistantes à certaines heures (la nuit ou très tôt ou tard dans la journée). Dans ces conditions une partie de la population, notamment en milieu rural, peut se retrouver exclue du marché

de l'emploi n'ayant aucun moyen de locomotion pour se rendre au travail ou en formation. Cette question est d'autant plus actuelle que la crise du logement qui touche les pays occidentaux a tendance à renvoyer dans les « marges métropolitaines » une partie des « exclus » et des « travailleurs pauvres » qui ne trouvent plus à se loger en ville ni en périphérie¹⁶⁹.

Au final, des services des taxis collectifs, tant dans les villes que dans les campagnes, nous semblent pouvoir être en Europe et particulièrement en France, une alternative aux déficiences des transports institutionnels. Potentiellement leur marché est considérable, pour la desserte de porte à porte des zones où le stationnement est difficile ou impossible, pour les déplacements des personnes qui de façon occasionnelle ou permanente n'ont pas accès à la conduite et dans les zones et les périodes mal desservies par les transports collectifs.

3. Quelques exemples de TAD innovants en France

Nous nous en tiendrons ici aux TAD « non - conventionnés », c'est à dire relevant de la seule initiative d'entreprises privées ou d'associations, ce qui nous rapproche le plus du contexte des PED et du transport artisanal. Nous n'évoquerons pas non plus l'analyse des diverses formes de transport dits « informels » ou « autoproduits » relevant des pratiques de solidarité individuelles organisés dans le cadre de la famille ou de petits groupes d'amis, voisins... Nous renvoyons pour cela aux travaux déjà anciens d'Alain Tarrus¹⁷⁰.

3.1 Alliance Transport et Accompagnement (ATA France)

Créée en 2000 par un jeune fils d'immigré marocain (Aziz Senni - 23 ans) de la cité du Val-Fourré à Mantes la Jolie (titulaire d'un BTS transport-logistique), l'entreprise ATA se réfère selon son promoteur au concept du « taxi brousse » africain.

Service original de taxi collectif, entièrement privé et fonctionnant sans subvention¹⁷¹, A.T.A. assure toutes sortes de prestations : transferts aéroports / gares, déplacements de proximité (shopping, médecin, hôpital, loisirs...), accompagnement des enfants (école, activités sportives...), transport de personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapés, femmes enceintes...). Une vaste gamme de véhicules est proposée : berlines, monospaces, minibus, véhicules adaptés aux handicapés et même limousines de luxe de 1 à 8 personnes. Les voitures sont toutes équipées de la climatisation, téléphone cellulaire... A.T.A. met

¹⁶⁹ On pourra consulter utilement à ce propos « l'atlas des nouvelles fractures sociales en France » de C.Guilly et C.Noyé, éditions Autrement, février 2006.

¹⁷⁰ Voir notamment « transports autoproduits, production et reproduction du social », Espace et société, 1985.

¹⁷¹ Précisons toutefois que l'entreprise a bénéficié d'un certain nombre d'aides au démarrage (fondation MACIF, prêt d'Etat à taux zéro...) et que se trouvant en zone franche celle-ci se voit exonérée de la taxe professionnelle.

également à disposition des entreprises une gamme complète de services de transport pour les professionnels. Sur réservation, les courses sont réalisées 7j/7 et 24h/24. Elles concernent en plus des transferts aéroport / gare, des navettes pour salariés travaillant sur site excentré, l'accueil de délégations et de visites de sites ainsi que la mise à disposition de véhicules avec chauffeur bilingue à la demande.

Evidemment la publicité développée autour du thème « plus rapide qu'un bus, moins cher qu'un taxi ! » n'a pas manqué de susciter les hostilités de la part des artisans taxi de Mantes-la-Jolie qui ont porté plainte pour publicité comparative mensongère. Il a suscité la même hostilité à Caen... où les taxis traditionnels dénoncent la concurrence déloyale, arguant le non respect de la réglementation sur les transports occasionnels de personnes. Cela n'a pas empêché Aziz Senni de développer son activité et de se voir primé par différents ministères (dont celui de la Ville, de l'Emploi, des Transports...) et de recevoir la visite de Jacques Chirac.

A la tête aujourd'hui d'une équipe de 43 personnes dont 39 chauffeurs, d'une quarantaine de véhicules, dont 4 adaptés aux personnes handicapées, l'entreprise de taxi collectif ATA a essaimé dans le département des Yvelines (Poissy, Bezons...) avant de se développer sous forme de franchise dans une dizaine de villes françaises, dont, outre les agences d'Ile de France, Beauvais, Annemasse, Caen, Clermont-Ferrand, Evreux, Montpellier, Rennes, Rouen, Toulouse. L'objectif affiché d'ATA est d'atteindre les 100 agences sur le territoire National d'ici 2009.

ATA a mis en service un certain nombre d'actions particulièrement innovantes comme l'accompagnement de sorties au restaurant ou en discothèque le week-end, ou à Montpellier, un service de transport de personnes adapté aux maisons de retraite...

L'entreprise s'est depuis diversifiée dans le tourisme proposant l'organisation des pré et post accompagnements des clients des agences de voyages (particuliers ou groupes) sur les aéroports et grandes gares d'Ile de France¹⁷². L'entreprise a créé également, sur Paris et sa région, un service prestige haut de gamme de location de voiture avec chauffeur.

3.2 Moto-taxis en Ile de France

Face à l'engorgement de la circulation en Île-de-France, l'activité du moto-taxi y connaît un essor significatif. Une dizaine de petites entreprises se partagent le marché en Ile-de-France dont quatre principales : Moto-Jet, Citybird, PLD 92 et Hégé-Service. Cette dernière est aussi spécialisée dans le transport des plis et des colis. Ce système existe aussi à Londres.

¹⁷² A.T.A. Ile de France a obtenu l'agrément touristique de la Préfecture de Paris et est référencée sur le site de l'office du tourisme de Paris, ce qui lui permet de proposer aux entreprises et aux particuliers des excursions, séjours et week-ends touristiques guidés et commentés sur Paris et sa région.

Ces sociétés prennent les clients uniquement sur réservation, jouent leur image de marque sur la rapidité, la ponctualité, le confort et la sécurité (grosses cylindrées et scooters confortables, fourniture de casque et vêtements contre la pluie en cas de besoin, chauffeurs ayant au minimum dix ans d'expérience, motos changées tous les trois ou six mois ...).

Pour l'instant le service s'adresse essentiellement aux hommes d'affaires et cadres supérieurs stressés hyper mobiles (des hommes à 70 %). Il constitue également le dernier chic du transport parisien pour personnalités du show-biz. Le principal intérêt des motos-taxis parisiens consiste évidemment dans la rapidité de ce mode transport là où les voitures restent bloquées du fait de la congestion du trafic... Si, en matière de rapidité, les mototaxis peuvent se targuer d'être compétitifs par rapport aux taxis, ce n'est pas le cas pour les prix. Il faut, en effet, compter entre 45 et 70 euros de Paris à Roissy, 50 euros le Paris-Orly et entre 15 et 32 euros pour un déplacement à l'intérieur de la capitale. Contrairement aux taxis, leurs tarifs ne sont pas réglementés mais ils proposent des forfaits, notamment pour les trajets vers les aéroports.

Après des débuts difficiles, depuis un an, ces start-up du transport parviennent à engranger des bénéfices. Chez « Citybird » qui revendique la moitié de ce nouveau marché, la moitié du chiffre d'affaires est réalisé avec de grandes sociétés comme Tiscali, Système U ou Yoplait...à qui elle propose des tarifs forfaitaires et des formules d'abonnement. Cette société affirme séduire une centaine de nouveaux clients chaque mois. Créée en 2003, elle dispose d'une flotte de 13 machines et emploie 11 salariés. Elle dispose d'un standard téléphonique et d'un site Internet pour collecter les ordres. Elle compte étendre prochainement son activité à d'autres villes de province.

3.3 TransAPT : une expérience de TAD en milieu semi-rural

TransAPT est un service de transport à la demande ciblé vers les personnes âgées et les enfants du Pays d'Apt. TransAPT a été mis en service en janvier 2004 mais a malheureusement cessé ses activités à la fin de juillet dernier. Il s'agissait d'un transport porte-à-porte en taxi, le mercredi pour les enfants, le reste de la semaine (sauf le dimanche) pour les personnes âgées fonctionnant sur appel téléphonique au moins 24 h à l'avance. Le prix du trajet était de 1,5 euro pour les enfants. Une prise en charge fixe par voyage de 3 euros a été introduite en 2005 pour inciter les personnes âgées à se regrouper.

Ce système de transport a été conçu comme une expérience pour pallier le manque de transport public interne au Pays d'Apt ; expérience menée sur le terrain par une association locale pour répondre à une demande d'étude de la part de « l'Institut de la Ville en Mouvement »¹⁷³. L'objectif était de tester grandeur nature un système de transport à la demande, destiné en premier lieu aux personnes âgées isolées, dans l'idée que l'expérience acquise pourrait par la suite être réuti-

¹⁷³ Cette expérience devrait être reprise en Allemagne dans le contexte d'une grande ville (Stuttgart).

lisée par les pouvoirs publics locaux. Les organisateurs ont monté un financement original, sans contribution des collectivités locales du Pays d'Apt. TransAPT a en effet été financé par des fondations (Institut pour la Ville en Mouvement, Fondation Transdev), par 5 industriels d'Apt, par l'ADEME et la Région PACA. Une personne était employée à mi-temps pour assurer la gestion du système.

Le bilan que l'on peut tirer de l'expérience est relativement décevant. Au total, TransAPT n'a en effet transporté qu'environ 2200 personnes, souvent des habitués pour 1200 trajets, soit, en moyenne sur deux ans, un taux de remplissage de seulement de 1,5 personnes par trajet, en fonction de quoi les recettes n'ont couvert qu'environ 14 % des coûts. Le système s'est donc révélé largement déficitaire.

Selon le trésorier de TransAPT, l'expérience a échoué dans une large mesure du fait de la difficulté à obtenir des utilisateurs qu'ils se regroupent pour faire baisser le coût moyen du trajet en partageant la prise en charge. L'augmentation de la prise en charge n'a pas vraiment réussi à inciter les gens à se grouper. Par ailleurs, le fait que ce soit un taxi de Bonnieux (à 10 km d'Apt), qui ait assuré le service (les taxis d'Apt ayant refusé de s'organiser pour assurer le service) a entraîné une augmentation de la longueur des trajets et donc des coûts, la ville d'Apt constituant le pôle principal des transports effectués. Le recours à des taxis se justifie par sa simplicité, sa souplesse ; il revient moins cher que l'usage d'un minibus qui appartiendrait à l'association gestionnaire.

Enfin, les élus du Pays d'Apt n'ont pas manifesté d'intérêt particulier pour la mise en place d'un système de transport de ce type. Ils n'ont pas jugé nécessaire de « prendre le relais » et assurer la continuation du service. Rappelons que l'expérience n'a rien coûté aux communes du Pays d'Apt.

3.4 Trans'Boulot : le taxi social de Marange-Silvange

Ce service a été créé à l'initiative d'un travailleur social chargé de la réinsertion professionnelle de Rmistes pour le compte du Conseil Général de la Moselle sur le secteur de Marange-Silvange (20 km de Metz) il y a environ 6 ans. Fonctionnant sous forme d'une association regroupant travailleurs sociaux, maisons de l'emploi, mission locale mais également des chefs d'entreprises de transport et des élus, le taxi social opère donc d'abord autour de Marange. Séduit par l'idée, le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle voisin a sollicité Trans'Boulot pour la création d'une antenne sur le Pays de Briey. Un deuxième taxi circule ainsi depuis décembre 2005 autour d'Homécourt.

Le principe du taxi social est simple. Moyennant une petite participation financière, « Trans'Boulot » transporte, 24h/24, 7j/7, toute personne bénéficiaire des minima sociaux (du Rmiste au salarié à temps partiel en passant par l'intérimaire...) et n'ayant aucun moyen de locomotion pour se rendre au travail ou en formation, sur une distance pouvant atteindre 30 km. Il est indispensable de s'adresser au préalable à un organisme référent (CCAS, ANPE, mission locale, CMS ou agence de travail temporaire) qui se charge le cas échéant de contacter Trans'Boulot. Autre caractéristique, cette solution doit être transitoire : la durée maximale d'utilisation de ce service a été fixée à 3 mois pour donner le temps à

l'usager de trouver une solution alternative (passer le permis, acheter une voiture, déménager, co-voiturer...) sans installer de situation de dépendance et en en faisant profiter le plus grand nombre. Enfin, ce concept particulier de taxi social connaît plusieurs variantes en fonction du contexte et des initiatives locales. Certaines structures permettent à des jeunes en conduite accompagnée de réaliser leurs kilomètres en conduisant des taxis sociaux. L'association Trans'Boulot quant à elle a choisi de permettre à ses 6 chauffeurs (des personnes en insertion) de devenir conducteurs de bus ou de poids-lourds en passant par l'expérience de la conduite des taxis sociaux.

Le trajet revient en moyenne à 12 € l'aller-retour mais l'usager n'en paye qu'entre 2 et 5 selon le nombre de kilomètres effectués. Le reste est pris en charge par les partenaires de l'opération (collectivités, entreprises, associations concernées par les problèmes de l'insertion...).

Lancé le 1^{er} avril 2001, le taxi de Marange-Silvange a fait ses preuves : le taxi circule entre 20 et 22 heures par jour au bénéfice de plus de 150 personnes annuellement, pour environ 100 000 km. L'antenne de Briey, après 4 mois de service, fonctionne déjà 10 à 12 heures quotidiennement et transporte 8 à 9 personnes par jour.

4. Conclusion

En conclusion, loin de constituer un archaïsme propre aux PED, certaines formes du « transport artisanal » semblent offrir une contribution intéressante de la mobilité durable conciliant efficacité économique, solidarité et protection de l'environnement. Aussi, si l'on s'en tient au cadre législatif actuel¹⁷⁴, les collectivités territoriales, et les transporteurs, devraient s'orienter d'avantage vers l'organisation, non plus seulement de services de transport collectif réguliers, mais plus globalement vers l'organisation d'un service public élargi de la mobilité durable, prenant en compte les initiatives privées, et permettant d'offrir des services diversifiés alternatifs à l'usage de la voiture particulière en solo. Les taxis collectifs peuvent en effet, on l'a vu à travers quelques exemples, compléter de façon adéquate les transports collectifs et les taxis traditionnels. Ceci dit, on a vu avec l'exemple d'Apt que le TAD pour être efficace exige que les résidents se concertent pour effectuer leur déplacement et par conséquent qu'ils communiquent, ce qui implique l'existence d'une véritable communauté, ce qui est loin d'être acquis dans les pays du nord de la méditerranée, notamment en périurbain !

Dans l'idéal, cette offre alternative devrait pouvoir être intégrée dans une centrale de mobilité¹⁷⁵, c'est-à-dire un centre d'information sur tous les modes de

¹⁷⁴ Celui-ci pourrait utilement être interrogé, notamment dans le sens d'une libéralisation de la législation des taxis. Le « modèle martiniquais » constitue-il un contre-exemple ou ne pourrait-il, moyennant adaptation s'appliquer en métropole ?

¹⁷⁵ La mise en place des centrales de mobilité est une obligation légale (loi SRU de décembre 2000) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les centrales de mobilité offrant l'intégralité des services sont très rares en France (un exemple est la Maison des Transports de Voiture & Co à Nanterre).

transport proposant toutes sortes de prestations (TCR, transport à la demande, covoiturage, location de vélo, etc.).

Références bibliographiques

- ASCHER François, LE BRETON Éric (sous la direction de) : « *Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines* », rapport pour le PREDIT, Juillet 2000.
- DE SINGLY, François « *La liberté de circulation de la jeunesse* », Commentaire des résultats d'un sondage « Les jeunes et leurs modes de déplacement en ville » passé auprès d'un échantillon représentatif de 820 jeunes urbains de 11 à 13 ans, Institut pour la ville en mouvement.
- GART : « *Le transport à la demande - Etat de l'art et perspectives* », ouvrage publié dans le cadre du PREDIT, octobre 1997.
- GODARD Xavier, QUERCY Michel, THOMANN Sandra : « *La mobilité et les échelles de la métropolisation en PACA et LR* », INRETS/DRE PACA, décembre 2006.
- KAUFMANN Vincent, FLAMM Michael : « *Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations* », Rapport de recherche pour la CNAF et l'Institut pour la Ville en Mouvement, décembre 2002.
- LE BRETON Eric : « *Les épreuves de la dispersion : recherche exploratoire sur les expériences individuelles de la société dispersée* », rapport PREDIT, juin 2004.
- TARRIUS Alain : « *Transports autoproduits, production et reproduction du social* », Espace et Société, 1985.
- TRANSDEV-CDC : « *Transports publics et avenir des zones rurales* », La documentation française, 1998.
- TRANSCET : « *Desserte des zones peu denses en milieu urbain* », Groupe Transdev, 1996.

Sites internet :

- <http://www.transport-on-demand.com>
- <http://www.ville-en-mouvement.com>
- <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=14263>
- www.atafrance.com
- www.city-bird.com
- www.luberon-news.com/kiosque/vie_locale_et_sociale/transports/
- <http://www.experiences-intercommunales.net/transport.htm#ancre215743>
- http://www.innovations-transports.fr/rubrique.php3?id_rubrique=31

Débat 3 Compléments et remarques aux exposés

Commentaires et Débat à partir de l'exposé S Mitric

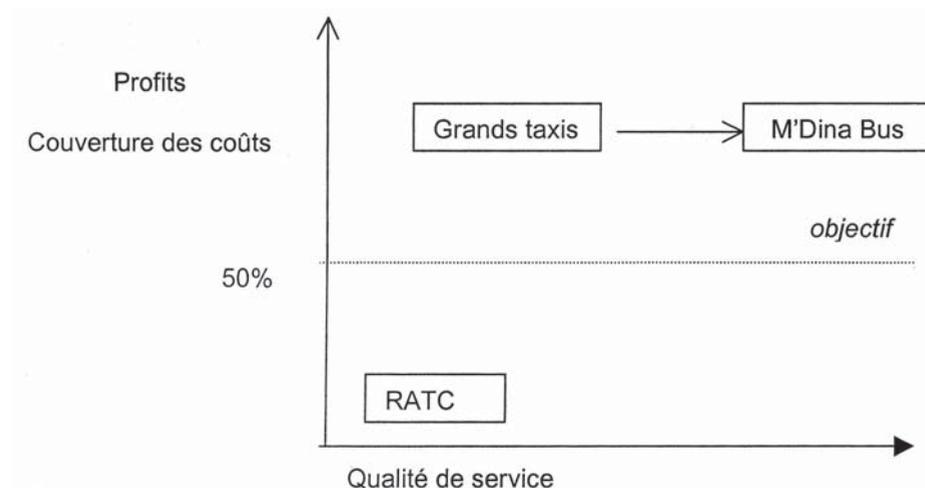
Le graphe sur les contradictions entre les objectifs d'accès des pauvres au transport et à la mobilité (« *affordability* ») d'une part et ceux d'une régulation du transfert modal vers la voiture particulière est très expressif. Il rejoint d'ailleurs tout à fait l'article de Xavier Godard sur la double trappe des transports publics conventionnels¹⁷⁶. Cette tension entre objectifs est normale et doit être traitée selon les contextes.

Mais le graphe peut poser un problème dans son expression trop générale qui assimile le transport artisanal à un service de mauvaise qualité. On sait que la qualité de service est multidimensionnelle et que les transports artisanaux peuvent offrir une qualité correcte ou bonne sur certains attributs, même s'ils sont défaillants sur d'autres. Dans de nombreux cas, ils soutiennent la comparaison avec le service offert par les transports collectifs conventionnels, en particulier en ce qui concerne les fréquences de desserte. Un cas extrême illustre ce propos, c'est celui des taxi-motos qui offrent un service rapide porte-à-porte, inégalable par les autres modes de transport ; mais ils présentent aussi de l'inconfort et de l'insécurité, ainsi que de la pollution...

Une autre orientation de politique pourrait se proposer de faire passer le transport artisanal vers un niveau plus élevé de qualité. On peut l'exprimer par le schéma ci-dessous.

¹⁷⁶ X Godard, Kyoto et la double trappe dans laquelle tombe le transport collectif, publié dans RTS en 2005

Figure 3 : Schéma d'évolution du transport artisanal : objectif « Qualité de service » en maintenant la couverture des coûts



Cette figure proposée par Julien Le Tellier appelle les commentaires suivants :

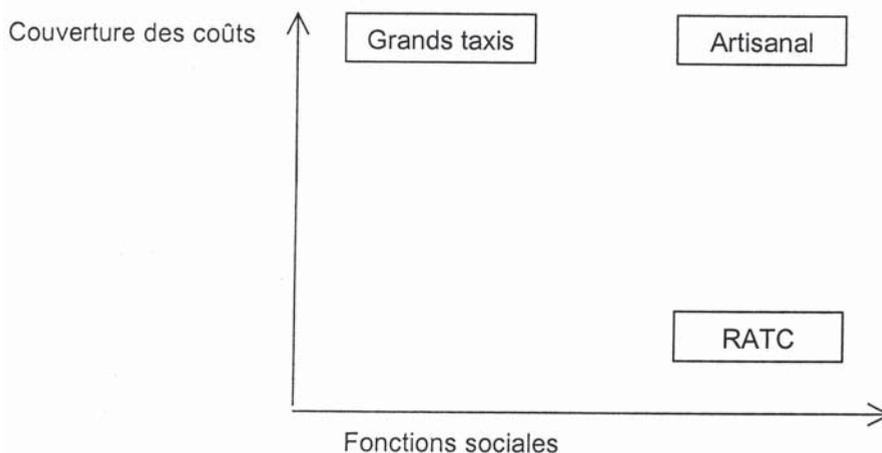
- la ligne « objectif 50 % » : pour l'artisanal comme pour M'Dina Bus, l'objectif est avant tout le *full recovery cost* (et même un peu plus... à moins de faire passer l'idée de subvention à laquelle certains adhèrent) ;
- la qualité des services M'Dina Bus est-elle meilleure que celle de l'Artisanal ? C'est discutable selon les critères de qualité. En tout cas, l'artisanal a au moins une meilleure qualité de service que la RATC.
- enfin, contrairement à la couverture des coûts, la qualité de service n'a pas de limite 100 %. Par ailleurs, au-delà de la couverture des coûts, il y a le profit des opérateurs (profit qui lui aussi pourrait ne pas avoir de limites sans régulation).

Ceci permet d'évoquer le cas de Lahore au Pakistan qui était dominé par une multiplicité de micro-opérateurs, au nombre de 7 000. Un appel d'offres a été lancé auprès de ces artisans avec des exigences de qualité, satisfaisant aux contraintes de couverture des coûts, les conduisant à un regroupement au moyen de structures de gestion intermédiaires.

Si l'on se préoccupe de la *fonction sociale* du transport, c'est encore un autre schéma qu'il faut construire, avec d'ailleurs plusieurs dimensions possibles de la fonction sociale : service aux usagers défavorisés, mais aussi offre d'emplois dans ce secteur d'activité. L'artisanat des taxis collectifs peut alors basculer dans une position favorable en termes d'emplois, tandis que l'opérateur d'autobus tel que M'Dina Bus à Casablanca peut apparaître dégradé en raison de la faiblesse du nombre d'emplois du service assuré. Au nom de la soutenabilité économique,

l'apparition de M'Dina Bus annonce peut-être la fin des fonctions sociales traditionnellement portées par les régies publiques (emplois surnuméraires *versus* équilibre comptable).

Figure 4 : Schéma du transport artisanal : objectif « fonctions sociales »



Cette question évoque également, à l'autre extrême du spectre des technologies de transport collectif, le dilemme de la conception d'un projet de métro, rarement explicité : un tel projet s'adresse-t-il aux usagers pauvres au faible pouvoir d'achat ? Ou bien aux automobilistes potentiels que l'on cherche à retenir dans les transports collectifs pour éviter les dommages d'un excès d'usage de l'automobile en ville ? La politique tarifaire et donc le financement du projet dépendent en partie des réponses apportées à ces questions, trop souvent laissées dans l'ombre car sans doute dérangement. Ce dilemme concernait par exemple (et concerne encore ?) le projet de métro de Casablanca qui se heurte à un obstacle majeur de financement alors qu'on évoque un schéma de PPP pour éviter d'avoir à mobiliser des fonds publics. Mais, face à la nécessité de tarifs différenciés pour les plus pauvres, le PPP n'aurait-il pas au contraire tendance à favoriser des tarifs plus élevés ?

Si la Banque mondiale a un rôle central pour définir une doctrine et une stratégie, n'est-elle pas de plus en plus en concurrence avec d'autres banques pour financer des projets ? Ces banques ont sans doute moins de savoir-faire stratégique et moins d'exigences sur les politiques ou les réformes institutionnelles, mais elles occupent une place d'autant plus grandissante dans le financement des projets de transport qu'elles peuvent offrir des prêts à des taux très attractifs. La moindre pression sur la cohérence d'une politique globale est aussi un attrait pour les responsables des pays qui sont soucieux de leur indépendance... L'exemple du projet RFR (Réseau Ferroviaire Régional) à Tunis pourrait être analysé de ce point de vue, mais c'est hors du présent débat.

L'approche de la Banque mondiale est mondiale, globalisante, et fait référence dans un discours unique à des villes au contexte très différent. Or, nous étudions ici un espace qui a des particularités et une histoire : les villes méditerranéennes. Où intervient le contexte institutionnel et territorial dans la stratégie de la Banque mondiale ? Par exemple, les études de cas présentent des pays très centralisés. La décentralisation y est amorcée, mais sans le transfert des ressources nécessaires. Les collectivités locales ont à gérer les transports urbains sans y être préparées. Ce contexte est radicalement différent de celui de l'Amérique Latine qui a d'autres traditions de décentralisation. N'y a-t-il pas contradiction entre les objectifs assignés au transport public, qualité et accès du plus grand nombre, qui renvoient à une nécessaire assistance sociale externalisée, et les exigences de rigueur budgétaire macro-économique qui conduisent à sacrifier de nombreux services sociaux ? Cela pose bien le besoin de cohérence intersectorielle du transport urbain avec l'ensemble du secteur transport d'une part, et avec les projets urbains d'autre part. Par exemple il y a eu pendant longtemps une approche de couverture totale des coûts dans le domaine de l'eau, mais on voit maintenant des mécanismes de subvention, de péréquation liée à la tarification... Pourquoi ne pas avoir cette évolution dans le transport urbain ? Néanmoins, c'est parfois le cas : par exemple à Bombay, l'entreprise d'autobus est dans un consortium qui fait des péréquations avec la distribution d'électricité, ce qui profite au transport par des mécanismes de subventions croisées (*cross-subsidizing*). Mais il est rappelé que les domaines de l'eau et du transport ne sont pas similaires, une partie des usagers de l'eau étant des agriculteurs à la logique nécessairement différente de celle des ménages consommateurs pour la vie domestique.

Le secteur artisanal est présenté comme ayant une bonne couverture des coûts, mais il ne faut pas occulter le fait que cette couverture n'est pas toujours bonne, car les opérateurs n'intègrent pas d'amortissement des véhicules, ce qui conduit à un état dégradé de ceux-ci faute de renouvellement périodique. Les opérateurs artisanaux travaillent parfois à perte.

Certaines critiques sont formulées à l'égard des études de la Banque mondiale, notamment l'insuffisance des données qui les alimentent. De plus, des modèles sont appliqués sans discernement, alors qu'ils ont été calibrés sur des villes au contexte bien différent. Enfin, on ne peut que s'interroger, sans généraliser, sur la méconnaissance de terrain de nombreux experts qui viennent en mission pour quelques jours et passent leur temps entre le Hilton et les bureaux des Ministères...

Les politiques macro-économiques d'ajustement mises en œuvre par le FMI avec l'aide de la Banque mondiale sont un échec. Les recettes proposées ne sont pas appliquées à des pays comme les USA ou les pays européens, de sorte que l'on est en droit d'avoir un point de vue critique sur les préconisations formulées, comme l'a d'ailleurs fait J. Stiglitz vis-à-vis du FMI. Il est facile de s'interroger sur la gouvernance avec le scandale du Président de la Banque mondiale, P. Wolfowitz, mis en cause dans une affaire de népotisme. Le discours sur le développement durable ne peut échapper à une analyse critique.

Slobodan Mitric admet que la Banque mondiale fonctionne parfois comme une église ! Mais c'est une institution large où des sensibilités très différentes s'expriment. L'expérience de la Banque mondiale la conduit à la prudence dans la formulation des recommandations ; on ne dit jamais (on ne devrait jamais dire...) : il faut faire telle chose... On évite l'impératif et les formules verbales radicales qui peuvent heurter la souveraineté des PED.

La Banque mondiale a financé les collectivités locales au Liban. Mais celles-ci n'ont pas de savoir-faire, pas de techniciens compétents en nombre suffisant. Les financements ont donc été perçus comme de simples subventions au lieu d'une dette contractée à rembourser. La mise en œuvre des plans peut être contre-productive : par exemple la construction des routes dans la Région Métropolitaine de Beyrouth a entraîné une urbanisation non contrôlée, contraire au Plan de transport de 1994.

La question se pose souvent d'une meilleure articulation entre le milieu de la recherche et les techniciens ou gestionnaires du transport. Il y a une méfiance réciproque, des logiques différentes qui font qu'une telle mobilisation des compétences est difficile à mettre en œuvre quand bien même on en a la volonté. Un exemple illustre cette difficulté, celui d'une *Unité de trafic* mise en place difficilement au Caire avec un financement de la Banque mondiale, mais qui a pu fonctionner pendant plusieurs années, mobilisant de jeunes ingénieurs et cherchant à innover des méthodes de gestion de trafic. A la fin du financement de la Banque, l'unité a disparu, les bureaux ont été vidés, comme si rien n'avait existé...

Concernant la courbe des revenus et le dilemme des objectifs de la politique (centrée sur les riches ou les pauvres), il faudrait l'affiner car les situations sont variables entre pays : une typologie de cette courbe aiderait à mieux définir les solutions proposées. Concernant la centralisation, la Tunisie est un bon exemple. La décentralisation en cours n'est que très progressive - et consiste surtout en une déconcentration. Elle se heurte notamment à une absence de transparence liée au manque de données (bien que Slobodan Mitric rappelle que normalement les données des projets Banque mondiale sont accessibles à tous). La privatisation s'est faite très progressivement à Tunis, où il y a maintenant cinq opérateurs privés. Mais les conditions de leur rentabilité ne sont pas très claires.

A contrario, il est rappelé que le Plan Bleu n'est pas une banque, cette organisation internationale qui dépend du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement) n'émet aucune prescription à ses Etats membres, ni même de recommandation. Sa tâche est d'établir des diagnostics en termes d'environnement, sur la base desquels les responsables des pays prennent les initiatives qu'ils jugent souhaitables ou possibles.

Si l'on se réfère au dernier document de la Banque mondiale (*Cities on the move*), il est utile de revenir aux objectifs. En particulier les questions du genre et de la participation des citoyens sont abordées et on peut se demander quel est le rapport au transport artisanal. D'après les données, les femmes utilisent davantage ce type de transport (surtout le taxi collectif) que les autres, sans doute pour des raisons de moindre promiscuité que dans les grands bus. Si l'on se préoc-

cupe de la relation à l'utilisateur, l'artisanat est également plus proche et réactif que les grandes entreprises. La question du genre est importante et compliquée, elle se combine avec celle de la pauvreté. Par exemple, on a pu calculer en Inde que l'amélioration de la mobilité des femmes la rapprochant de celle des hommes pouvait accroître la mobilité motorisée jusqu'à doubler la demande de transport.

Complément et commentaires de l'exposé M Quercy

Le co-voiturage, avec partage des frais d'essence se développe. Il y a un moment où l'on bascule vers le transport artisanal. Il y a à la fois des proximités fortes mais aussi des différences fondamentales entre un usage collectif de la voiture particulière et le transport artisanal. Des expériences intéressantes peuvent être citées en Martinique, avec des minibus surchargés. On retrouve d'ailleurs un clivage social important dans la clientèle. Cet exemple renvoie aussi au cas de Cayenne analysé par Xavier Godard, où les taxis collectifs sont en crise en dépit de leur attrait potentiel qui pourrait venir de leur souplesse d'exploitation dans une agglomération étalée et peu dense. On y retrouve le paradoxe d'un système artisanal, légal mais à la marge de la légalité formelle du modèle métropolitain français qui est inadapté sur de nombreux points à ce contexte. La mise en concurrence des opérateurs sur le marché, imposée par la législation française (et européenne), est très difficile à mettre en œuvre ; elle est contournée par un régime dérogatoire qui devait s'achever en 2007.

Le potentiel du transport artisanal à la demande existe en France, cela constitue une alternative dont les modalités et procédures restent à préciser. C'est un transport qui fonctionne bien à New York. Dans le cas de Nice, il y a un marché potentiel évident à l'aéroport, avec tous les passagers qui ne peuvent pas prendre les transports collectifs faute d'offre adaptée et qui préféreraient éviter le taxi compteur au tarif prohibitif... Mais les contraintes des opérateurs de taxi sont fortes et se répercutent sur le tarif.

Sur la thématique des taxis, l'information est donnée du Colloque international, *Le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines*, organisé par l'Institut pour la Ville en Mouvement à Lisbonne (20 et 21 septembre 2007 : <http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/>). A partir d'études réalisées dans divers contextes de développement, la question des transports artisanaux est débattue dans l'atelier « De nouvelles réponses, la réponse spontanée » où Farès Boubakour et Julien Le Tellier présentent chacun une communication.

Enseignements de l'expérience de Monterrey (Mexique) : de l'artisanat aux entreprises

Ana T. Villarreal

Résumé de la contribution établi par Xavier Godard

Cette contribution se situe dans le cadre d'une thèse de sociologie en préparation. Elle repose sur des entretiens auprès des acteurs du système, et sur une observation participante à travers une activité de chauffeur en juin 2007 à la suite de huit semaines de formation qui ont permis une première analyse des pratiques du milieu professionnel. Les travaux de terrain ont apporté des contraintes de date qui ont empêché finalement la participation au séminaire d'Aix.

Cette thèse s'intéresse au passage du modèle de *chauffeur-vendeur* à celui d'*agent de service* au sein des entreprises et/ou coopératives d'autobus de Monterrey au Mexique. Ce passage exprime la mutation de ce qui restait de pratiques artisanales dans les pratiques des chauffeurs vers une organisation plus poussée d'entreprise laissant peu de place à l'initiative des chauffeurs. Il entraîne des tensions importantes et soulève la question du nouveau rôle de ces chauffeurs.

Monterrey est une agglomération de 4.5 millions d'habitants s'étalant sur 50 000 ha, occasionnant des déplacements sur de longues distances, ce qui entraîne des difficultés particulières dans l'exploitation des lignes d'autobus.

La situation actuelle doit être comprise en référence à l'évolution historique sur une trentaine d'années. La période charnière commence en effet en 1972 avec l'apparition des *hommes-bus* qui fait suite à la faillite de nombreuses entreprises d'autobus : sur les 35 entreprises de l'époque seules cinq ont survécu et continuent leur activité actuellement. Les anciens chauffeurs des entreprises ont repris l'exploitation des autobus tout en se regroupant en coopératives. Cette période a coïncidé avec la fin des concessions accordées aux entreprises de sorte qu'on est entré dans une phase de concurrence dérégulée entre les coopératives et les entreprises qui subsistaient. Le terme de coopératives a été maintenu mais la réalité a évolué avec notamment la concentration de la propriété dans les mains d'anciens chauffeurs qui sont devenus des entrepreneurs embauchant à leur tour des chauffeurs pour un parc pouvant atteindre des dizaines ou une centaine d'autobus.

Jusqu'en 2002, le modèle d'exploitation était en quelque sorte hybride entre un fonctionnement d'entreprise et une gestion artisanale de la recette. Si les fonctions classiques de définition des lignes, acquisition et entretien des véhicules relèvent de la responsabilité des entreprises, les chauffeurs disposaient d'une certaine marge dans la conduite des véhicules et surtout dans la gestion de la recette provenant de la clientèle.

La règle officielle était certes le versement par le chauffeur de la recette perçue et enregistrée à travers les tickets fournis aux passagers. Mais cette règle n'était pas appliquée avec rigueur et une sorte de compromis s'était institutionnalisé : des quotas de nombre de passagers étaient fixés à l'avance, produisant donc un volume attendu de recettes, et les éventuels surplus de recettes étaient alors un gain net du chauffeur qui ne le déclarait pas, de l'ordre de 20 % d'après les estimations : ce « vol » de recette était en fait admis et intégré.

Le système de transport collectif qui fonctionnait sur une concurrence rude entre opérateurs dans les années 80 et 90 a été confronté à une autre concurrence de plus en plus forte, celle de la voiture particulière qui a entraîné une baisse relative de la part modale des autobus, et une crise de rentabilité de l'activité, qui avait par ailleurs fait l'objet d'un surinvestissement dans le parc d'autobus (3000 à 4000 autobus). De la concurrence on semble alors être passé à la concertation entre les dirigeants des cinq entreprises et des trois coopératives regroupées dans un syndicat unique.

Témoin de ce souci de concertation, la pratique d'une réunion informelle lors d'un petit déjeuner hebdomadaire entre dirigeants permet de régler de multiples problèmes de coordination sur le terrain et de mûrir certains projets de décision. Il est remarquable que cette concertation associe par ailleurs le représentant de l'Autorité de Transport, émanant donc des pouvoirs publics.

En 2002 les dirigeants des entreprises et coopératives ont souhaité maîtriser davantage le produit de la recette, en introduisant des procédures de contrôle bien plus strictes au moyen de tourniquets enregistrant les montées de passagers à bord des autobus. Ce système obligeait les chauffeurs à déclarer presque la totalité des recettes tirées de l'activité, car il leur était plus difficile de cacher certaines recettes comme auparavant si les montées de passagers étaient enregistrées. Cette réforme a soulevé des difficultés insoupçonnées (par exemple la protestation des « épouses non officielles » qui bénéficiaient des surplus de recette captés par les chauffeurs et qui ont vu ces revenus redistribués se tarir) et plus généralement l'hostilité des usagers, (notamment au nom de la sécurité). Après de nombreuses protestations des usagers dans les médias, qu'ils soient manipulés ou non par les chauffeurs, les tourniquets ont été enlevés et interdits par la loi, comme tout autre moyen de contrôle physique de l'entrée des usagers dans le bus. Plus récemment certains entrepreneurs ont introduit des barres de contrôle avec des détecteurs pour pouvoir compter les usagers sans les déranger.

Quoi qu'il en soit on avance vers un autre modèle où le chauffeur devient un agent de service soumis à de multiples contraintes de résultats, sans rémunéra-

tion directe de sa productivité. Il doit en effet respecter les horaires programmés (tableau de marche), respecter les arrêts fixes, la vitesse, le tout avec un contrôle plus strict de la recette perçue et de l'attention portée au client...

Le fonctionnement actuel des chauffeurs au sein des entreprises, observé au moyen du travail de terrain, dégage un certain nombre de pistes d'analyse, qui devront être confirmées et affinées. On en livre ici quelques éléments :

- les chauffeurs sont soumis à des contraintes parfois contradictoires : s'arrêter à la demande de chaque passager, même si en faisant cela le temps marqué par le tableau de marche serait insuffisant pour finir la tournée (en tant que chauffeur, on peut être obligé de sauter un arrêt ou prendre un raccourci pour rattraper le retard, sinon on risque d'allonger la journée de travail sans rémunération supplémentaire)
- il subsiste des moyens de contourner les contrôles sur les recettes grâce à de multiples astuces (passage au-dessous du détecteur, transformation de ticket à tarif réduit, restitution de tickets par des passagers...) On peut y voir des traces de survivance du schéma de l'homme-bus où le chauffeur disposait d'autonomie et percevait les fruits de ses performances de transporteur.
- Il peut y avoir connivence des usagers qui connaissent les règles de rémunération des chauffeurs et veulent favoriser une sorte de prime pour ceux-ci (par exemple restitution d'un ticket qui pourra être recyclé auprès d'un autre passager)
- Il peut aussi y avoir des pressions et récriminations des usagers ingérables par le chauffeur lorsque l'exigence des passagers vient en contradiction avec les règles imposées par l'entreprise (exemple d'arrêts informels réclamés par des passagers mais interdits par le schéma d'exploitation parfois défini sur des bases bureaucratiques, selon des modèles d'optimisation)

Sous le modèle du *chauffeur-vendeur*, la concurrence entre entreprises était reportée sur les chauffeurs à travers la recherche obligée de clientèle. S'il y avait un accord entre propriétaires et chauffeurs autour du partage de la recette (la « commission », le vol qu'on tolère) ce n'était pas seulement parce que ceci permettait aux propriétaires de transférer leur concurrence aux chauffeurs et de les maintenir dans des conditions de travail précaires. On trouve aussi une explication dans le contexte de forte croissance de la ville qui faisait monter la demande du service de bus, donc finalement le besoin de chauffeurs, et qui plaçait ces derniers dans une position privilégiée dans leur marché de travail.

Si l'on veut identifier les causes de la perte progressive de contrôle des chauffeurs sur leur procès de travail et sur leurs pratiques de détournement avec la montée d'un modèle chauffeur agent de service, il ne faut pas chercher seulement du côté des pratiques de contrôle introduites par les propriétaires, car l'on trouve toujours des façons de les détourner. La récente création d'une école publique de formation des chauffeurs, les forts investissements des propriétaires dans la formation des gens qui n'ont jamais travaillé comme chauffeurs, donc, qui

ne connaissent pas les ficelles du métier, la montée du chômage dans la ville qui attire de nouveaux groupes vers ce métier, le ralentissement de la croissance de la ville et donc de la demande du service de bus, nous semblent aussi des pistes importantes à creuser. On avancerait l'hypothèse que si les chauffeurs sont en train de perdre le contrôle sur leur procès de travail, ceci est parce qu'ils sont en train de perdre le contrôle sur leur marché de travail.

Débat 4 Discussion transversale autour des thèmes du séminaire

Suite à la richesse des expériences relatées, Xavier Godard rappelle les questionnements majeurs formulés en introduction du séminaire. Il est frappant de constater la diversité des situations et des trajectoires de sorte que cela conforte l'idée d'éviter tout discours simpliste, notamment lorsque l'on se dirige vers la formulation de recommandations de politique qui ne tiendraient pas compte de l'épaisseur historique et socio-politique du transport artisanal. Mais aussi, les exposés l'ont bien montré, on ne peut pas aborder ce thème en soi sans le situer dans le système multimodal où sont présents de multiples modes pour assurer la mobilité urbaine. C'est alors la question des complémentarités qui est constamment posée.

Ana Maria Villarreal n'ayant pu être présente, on rappelle le contenu de son travail en cours de thèse de sociologie. Dans ce cadre, elle a opté pour une observation participante qui l'a conduite à se faire embaucher comme chauffeur dans l'une des entreprises d'autobus de Monterrey. Après un stage de formation de plusieurs semaines, durant lequel les anciens ont pu lui prodiguer leurs conseils et évoquer les pratiques anciennes, elle a commencé le travail de chauffeur et a donc commencé à accumuler les observations directes.

Par rapport au thème du transport artisanal, l'expérience en cours d'analyse de Monterrey est éloignée dans le sens où il s'agit en fait d'entreprises dont certaines sont issues du regroupement d'artisans. Mais cette expérience est intéressante pour notre débat car elle rend compte des difficultés d'organisation lorsque l'on passe de l'artisanat à l'entreprise et des difficultés d'adaptation des chauffeurs face aux nouvelles règles qui leur sont imposées et qui leur laissent de moins en moins d'initiatives.

1. Interrogations sur le caractère mafieux du transport artisanal

Le contexte mexicain a révélé des pratiques de concertation et d'entente entre transporteurs, ce qui évoque parfois des pratiques qualifiées de mafieuses. Cet exemple est l'occasion d'introduire la question transversale des pratiques mafieuses de certains transporteurs, qu'ils soient qualifiés d'informels, clandestins ou artisanaux.

Cette question complexe a suscité de nombreux échanges. En premier lieu, on relève que ces transports artisanaux sont souvent accusés de constituer une mafia. C'est l'un des arguments avancés pour justifier leur répression et pour demander leur disparition. Mais qu'est-ce qu'une mafia ? Sans être du tout spécialiste, et donc au risque de tomber dans des erreurs d'appréciation, on peut avancer quelques critères :

- action illégale et clandestine (exemple classique du commerce d'alcool durant la prohibition, trafic de drogue, liens avec le milieu de la prostitution) ;
- forte organisation interne sans contrôle de la puissance publique ;
- prélèvement/extorsion de contributions financières auprès des acteurs économiques concernés par l'activité, légale ou illégale ;
- application de mesures violentes de rétorsion auprès de ces acteurs s'ils s'écartent de la règle imposée par cette organisation ;
- finalement, c'est une organisation parallèle qui s'impose hors de toute légalité, en recourant à la violence, et menace donc la légitimité de l'Etat car elle échappe à son contrôle.

Les transports dits informels s'inscrivent dans certains cas dans plusieurs de ces critères, sans que ce soit pourtant une règle générale. Il faudrait distinguer la notion de cartel (entente entre opérateurs pour imposer leur profit contre les règles d'une saine concurrence) qui s'applique d'ailleurs autant ou même davantage aux entreprises structurées, comme cela semble être le cas dans une ville comme Monterrey, de celle de mafia qui suggère une organisation régissant l'activité de multiples petits opérateurs. Il s'agirait de mafia lorsque l'organisation est illégale, ce qui n'est nullement le cas des syndicats de transporteurs. Mais certaines dérives dans les pratiques de ces syndicats peuvent s'approcher des pratiques mafieuses (décisions concernant l'organisation du secteur prises « *entre amis au petit déjeuner* »).

Les expériences connues de transport artisanal dans les villes méditerranéennes ne sont pas identifiées comme directement mafieuses, sauf exception. Des exemples plus lointains sont cités, comme celui de Karachi, où le problème est apparu lors de tentatives de réforme du secteur. Plus près en Méditerranée, la gestion des parkings à Naples est sous l'influence de la Camora.

Dans le cas du Maroc, il faudrait parler de groupes de pression liés au pouvoir administratif, et non de mafia. Le système est régulé par des courtiers ou chefs de station, appelés *amines* et qui sont d'anciens chauffeurs, considérés comme des médiateurs, des sages. Mais les chauffeurs supportent mal le poids des syndicats perçus négativement. Ils sont cependant obligés d'y adhérer pour préserver leur présence sur la ligne où ils exercent leur activité. Les taxis sont aussi utilisés comme mouchards par la police. Ils doivent se soumettre à un pointage journalier, où ils peuvent faire l'objet d'enquête sur leur activité et sur les passagers qu'ils ont transportés. Les relations avec la police sont donc étroites.

En Algérie, si les clandestins existent, ils ne constituent qu'un épiphénomène, un peu comme à Marseille. Une des solutions serait de faire basculer ces clandestins vers des trajectoires du type de celle exposée par Michel Quercy à travers l'expérience de Mantes la Jolie.

Dans le cas de Beyrouth, on observe des alliances communautaires communautaristes qui façonnent le transport urbain, mais il s'agit d'alliances éphémères. Peut-on parler de mafia ? La situation a évolué après la guerre (de 1975) avec

le retour de ressortissants des pays du Golfe. Ils entretenaient des relations particulières avec les chauffeurs qui étaient sollicités comme intermédiaires dans la prostitution : le transport vers les hôtels et les établissements nocturnes constitue un segment non négligeable du marché. Les taxis sont alors appréciés pour leur adaptabilité, et leur discrétion par rapport aux clients. On retrouve d'ailleurs une base communautariste dans la mesure où les hôtels sont identifiés aussi sur cette base communautariste. Ces pratiques sans doute extrêmes par rapport à la demande courante de déplacements sont cependant révélatrices des mécanismes qui structurent le secteur.

Cela invite à nouveau à distinguer divers segments de marché et diverses fonctions assurées par le transport artisanal : il y a des segments de marché où le transport artisanal est adapté, d'autres où le transport conventionnel est défaillant, mais aussi des segments où le transport informel sert d'autres fonctions que le transport proprement dit. Ainsi, au Maroc quand on cherche de l'alcool après la fermeture, on demande à un taxi ! Pour chaque segment, les réponses en termes d'action sont très différentes.

En fait le transport artisanal (informel ?) est bien un lieu de friction entre légal et illégal. Il occupe de ce fait une position particulière mais nécessairement importante car ces frictions sont inévitables dans les sociétés en développement.

2. Transition et cycles du transport artisanal

Deuxième type de questionnement, la mise en perspective historique oblige à s'interroger sur la présence de cycles longs, comme c'était amorcé par Xavier Godard avec son schéma en spirale, de même que les cycles longs de type Kondratieff questionnent les économistes. Après la phase de déréglementation des années 70, on semble entrer dans une phase de re-réglementation du transport urbain, comme l'indiquent les signaux lancés par la Banque mondiale.

Dans le cas algérien, il faut rediscuter la notion d'artisanat car il traduit un état d'esprit par rapport à un modèle normatif importé des pays riches. Cette notion paraît contraire à l'idée de modernité. En Algérie, il y a la volonté de moderniser le secteur des transports publics et de tendre vers le modèle des pays riches. On peut considérer que le transport artisanal est une étape dans l'évolution de l'économie ; le cas maghrébin constituerait une situation intermédiaire entre l'Afrique noire et l'Europe. Il faut alors donner un peu de temps pour permettre l'évolution vers d'autres formes plus modernes. Mais les fonctionnaires du ministère de tutelle veulent aller vite dans cette évolution ! L'atomicité des opérateurs, leur fragmentation, ont été la conséquence de la libéralisation qui s'inscrivait dans l'hypothèse, jamais satisfaite, d'un schéma de marché parfait. Ainsi on avance à reculons. L'appréciation que l'on peut porter dépend des objectifs des pouvoirs publics. La qualité de service est prioritaire à considérer, notamment pour lutter contre l'extension démesurée de l'usage de la voiture particulière. Ceci renvoie à l'attrait de l'automobile. Pendant une longue période les importations étaient soumises au monopole de la Sonacom et les temps d'attente étaient longs pour obtenir un véhicule (il fallait jusqu'à six ans d'attente dans les années 80 pour

obtenir une Zastava), ce qui a engendré une forte frustration dans la population. Avec la hausse du pouvoir d'achat et la libéralisation relative, on est entré dans une phase de développement rapide de la motorisation individuelle.

Dans le cas particulier de Batna, les choses bougent : des aribus construits récemment sont financés par des entreprises internationales liées à la vente de publicité et, en parallèle, on a aussi de la publicité artisanale locale (pour des restaurants par exemple) qui s'applique au support des véhicules de transport artisanal. Un autre domaine qui fait preuve de dynamisme est celui de la messagerie et du transport de petits colis, surtout en interurbain.

Dans le cas de Beyrouth, on a l'impression que cela ne peut durer sur les bases actuelles, trop peu efficaces du point de vue de la collectivité. Il y a certes dans la société libanaise une tradition d'arrangement des problèmes et de négociation entre les parties concernées, mais c'est fragile sur le long terme. Le schéma d'entreprises d'autobus est mis en avant actuellement, mais des pratiques artisanales subsistent derrière cette façade. On constate ainsi des pratiques informelles des entreprises d'autobus, avec une gestion parallèle de recettes complémentaires par les chauffeurs. La mémoire des lieux liés à l'histoire récente est importante pour comprendre la nature de l'offre de transport. Au bout du compte, il y a bien un savoir-faire qui a été accumulé dans une souplesse de gestion de l'offre. La règle semble être de rechercher un arrangement qui peut s'apparenter à de l'improvisation pour chaque problème ou chaque besoin exprimé.

En Tunisie, le transport artisanal est bien là et ne peut guère disparaître. Il a acquis sa légitimité et est bien utilisé par la classe moyenne. L'intégration du transport artisanal passe par la tarification, le contrôle de la qualité de service, bref la réglementation. On voit bien des différences sensibles de ce secteur avec les autres pays du Maghreb. Il y aurait alors intérêt à développer les échanges d'expériences et la coopération sur ce point. La Tunisie maîtrise bien ce secteur d'activité et a mené des actions multiples de formation et d'organisation du secteur. Cela s'est fait notamment avec l'appui de l'UTICA (union du commerce et de l'artisanat). Les actions de formation ont concerné par exemple des directeurs de stations de louages. Un master a été mis en place à Sousse, bien adapté à cette formation du milieu professionnel.

3. Vers des orientations d'action

La motivation des opérateurs privés, notamment artisanaux, est d'abord la recherche de revenus et/ou de profits, alors que les entreprises seraient soumises à un objectif de service public (mais les entreprises peuvent chercher le profit dans un schéma de service public, comme c'est le cas en France avec les grands groupes). L'artisanat est à l'écoute du client puisque ses revenus en dépendent. Il faudrait alors distinguer un produit standardisé relevant plutôt des entreprises et un produit adaptatif relevant de l'artisanat.

Cette opposition entre service public et recherche de profit n'apparaît pas évidente. A Istanbul on est dans un schéma où les autorités cherchent à supprimer les opérateurs privés (*dolmus* et *servis*). Or si l'offre conventionnelle des entrepri-

ses publiques est insuffisante, on peut basculer rapidement vers l'illégalité d'un transport privé reconverti.

On peut être perplexe sur l'idée de re-réglementation. Un parallèle avec l'habitat informel établi sans permis de construire incite à la prudence. On est dans des politiques de tolérance progressive et de légalisation de cet habitat illégal. Dans le domaine du transport tout dépend de la réalité de l'offre de transport public en place. Un cadre réglementaire peut donner une impulsion et dynamiser le secteur du transport en relevant ses exigences, par exemple en matière de sécurité, mais cela n'a de sens que si les règles sont aisément applicables et si les autorités peuvent exercer un contrôle effectif de la réglementation.

Un exemple peut nous être utile avec les pratiques informelles de gestion du stationnement par des jeunes. A Alger, certaines ruelles sont squattées par des gamins au profil de petit voyou qui se sont appropriés cet espace et perçoivent le prix du stationnement auprès des automobilistes. L'Etat a dû prendre récemment un décret pour gérer le problème, créant une sorte de concession pour ces jeunes et régularisant ainsi la situation. Ceci est la conséquence des 10 ans d'insécurité, qui ont façonné les mentalités et les comportements.

Le séminaire n'était pas centré sur les moyens d'action à promouvoir, mais des lignes d'action ont été esquissées à l'issue des débats. Les actions privilégiées concernent à la fois le renouvellement des parcs de véhicules avec leur modernisation et l'organisation du secteur.

La place du secteur informel est très liée à l'état de la voirie, comme on le voit d'ailleurs davantage en Afrique sub-saharienne qu'en Méditerranée. C'est bien une voirie défectueuse qui est l'un des facteurs de succès des taxis-motos. L'efficacité des transports collectifs dépend du bon état de la voirie, il convient donc d'avoir en amont des actions pour une voirie de qualité, permettant la bonne insertion des autobus, minibus et éventuellement taxis collectifs.

Les actions à promouvoir dépendent comme on l'a vu de divers paramètres, qu'il faudrait croiser pour parvenir à des typologies de situations et d'actions. En particulier l'influence de la taille de la ville et de la densité urbaine s'avère déterminante pour accepter ou limiter le rôle de ce secteur artisanal.

On sait aussi que le transport artisanal accompagne le développement urbain et participe à sa manière à l'étalement urbain. Des actions combinées de maîtrise urbaine sont alors à prévoir en marge du traitement du transport artisanal qui n'aurait guère de sens à elles seules si le développement périurbain n'est pas structuré.

La qualité de l'offre de transport collectif est un frein potentiel à la motorisation et le transport artisanal peut en être une composante. La question de l'environnement est importante et complexe : si les émissions unitaires des véhicules de taille réduite et souvent en état dégradé sont à combattre, il faut aussi prendre en compte les taux de remplissage importants de ces véhicules du fait de leurs modalités d'exploitation, qui limitent finalement les émissions de polluants par passager : un bilan sérieux reste à faire au-delà des jugements rapides habituellement émis.

L'aide à la modernisation des véhicules par des financements appropriés est une ligne d'action, mais on peut s'interroger sur la portée réelle du microcrédit qui, comme son nom l'indique est micro et réduit, et n'est pas forcément suffisant pour l'achat d'un véhicule.

Le contexte économique des villes est naturellement important à considérer, notamment la part de la population proche des seuils de pauvreté ainsi que le chômage structurel des jeunes auquel l'économie informelle est une réponse, qu'on le veuille ou non.

Le regroupement des opérateurs est au cœur du problème de l'évolution du transport artisanal.

A Batna les objectifs du regroupement, auxquels semblent adhérer les artisans inquiets pour la survie de leur activité, sont multiples :

- professionnaliser le secteur ;
- exiger une bonne qualité de service ;
- atteindre une masse critique permettant la mutualisation de moyens de gestion administrative ;
- contrecarrer la concurrence des entreprises d'autobus.

Les difficultés du regroupement sont également multiples :

- quel découpage adopter pour les 200 véhicules représentant environ 160 opérateurs ?
- variabilité de la rentabilité des lignes qui oblige à trouver des règles d'équilibre, toujours soumises à des remises en cause ;
- sentiment que certains opérateurs y perdent nécessairement dans un regroupement de 40 à 50 véhicules ;
- *in fine*, la formalisation peut difficilement prévoir toutes les règles de gestion interne et il subsiste donc un espace d'organisation « informelle » comme dans les associations de lignes urbaines/interurbaines actuelles (cas de la desserte de la Faculté de Batna distante de 50 km).

L'opposition entre concurrence sur le marché et pour le marché est très parlante, mais la question sous-jacente est celle du degré de couverture des risques. Par exemple, faut-il aller vers des formules d'affrètement comme au Brésil (artisans offrant un service de rabattement sur les lignes classiques) qui maintiennent le risque des coûts de production chez l'opérateur mais transfère le risque commercial vers l'autorité organisatrice ou son substitut ?

Une autre question liée à l'organisation du transport artisanal, qui est sans doute un préalable au regroupement (à moins que le regroupement soit un moyen de résoudre ce problème), est celle de multiplicité des acteurs bénéficiant des ressources tirées d'un même agrément. Au Maroc, de multiples intermédiaires vivent de l'activité des chauffeurs, dont les revenus sont donc ponctionnés à la faveur de situations rentières et non productives (propriétaires de véhicules et propriétaires des agréments). Comment limiter le nombre d'acteurs ?

Au Liban, les licences sont payantes, mais elles sont affectées à une personne physique qui a le droit de la placer sur le véhicule de son choix, d'habitude c'est le chauffeur. De nombreuses plaques sont achetées pour que le propriétaire et sa famille puissent bénéficier de la sécurité sociale plutôt que pour être exploitées. Elles posent un autre problème qui est celui des assurances, de nombreux véhicules circulant sans assurance. Le système est transparent dans la mesure où, en plus des plaques des véhicules, la plupart des syndicats obligent les chauffeurs à indiquer les coordonnées du véhicule et du chauffeur sur le pare-brise.

Un autre problème évoqué concerne la capacité d'expertise manquante au transport artisanal. Certaines ressources existent comme celles mentionnées à Sousse. Il conviendrait de les mobiliser et les renforcer, avec des programmes qui pourraient être coordonnés à l'échelle du Maghreb.

4. En conclusion

Quelques tendances se dégagent des échanges de ce séminaire :

La difficulté de vocabulaire est confirmée avec le terme de artisanal qui est accepté d'un point de vue théorique mais soulève des réticences par la connotation qu'il apporte en référence au langage courant dans certains pays, au Maghreb en particulier. Il donnerait une image contraire à la modernité, mais il n'y a guère de mot alternatif qui soit convaincant. La question se pose d'ailleurs de la traduction de ce terme en anglais (*small scale operator* plutôt que *informal transport* ou *paratransit* ?).

La variété des situations que connaissent les différentes villes ou pays évoqués explique l'absence d'une vision totalement unifiée. Mais au-delà de cette variété, on observe l'importance du transport artisanal et une communauté d'analyses et de questionnements sur son fonctionnement et sa dynamique d'évolution.

Une vision dynamique de l'évolution des systèmes de mobilité des villes méditerranéennes est nécessaire pour identifier la place du transport artisanal parmi les autres modes. L'idée de transition dans les évolutions est très présente, mais le schéma en spirale devrait pouvoir être actualisé au vu des expériences accumulées depuis une quinzaine d'années sur le plan international.

On se trouve face à un secteur en mutation du fait de l'attention nouvelle des responsables de plusieurs pays qui ont une politique plus volontariste de modernisation de l'offre de transport public : on irait alors vers la régression sensible du transport artisanal si l'on suivait à la lettre les objectifs affichés officiellement.

Le transport artisanal est le lieu de contradictions majeures qui rendent difficile l'énoncé de principes simples à son égard : aspects positifs et modernes, secteur pourvoyeur d'emplois, mais aussi coûts collectifs, nuisances, défaut d'organisation et de fiabilité pour l'utilisateur.

Le besoin d'organisation du secteur est unanimement reconnu, d'autant plus que le transport artisanal fonctionne déjà grâce à une organisation interne au

milieu professionnel plus ou moins performante : il faut alors passer à d'autres formes d'organisation et de regroupement des opérateurs.

Parmi les expériences évoquées, l'approche tunisienne est sans doute celle qui a le plus mûri en encadrant étroitement ce secteur d'activité, qui a poursuivi sa dynamique ces dernières années. Le milieu professionnel a fait l'objet de programmes de formation qui pourraient être bénéfiques aux transporteurs artisanaux (et responsables) d'autres pays.

Comme le transport artisanal relève d'une question récurrente souvent délaissée dans les milieux décisionnels dominants, un travail de veille reste à faire, sans exclusive des autres formes de transport plus classiques reposant sur des entreprises structurées.

Annexes

Annexe 1 : Liste des participants

Boubakour Fares, Professeur à la faculté des sciences économiques et gestion, Université El Hadj Lakhdar, Batna (Algérie) ; Professeur associé à l'Ecole Nationale des Transports Terrestres. ENATT- Batna (Algérie) ; Chercheur au Laboratoire d'économie d'entreprise et de gestion appliquée (LEEGA), Université de Batna ; Chercheur associé au Centre de Recherche d'Economie Appliquée au Développement (CREAD), Alger. fares_boubakour@univ-batna.dz ; site internet : <http://fares.boubakour.free.fr/>

Chidiac Rola, Ingénieur- Urbaniste ; Doctorante en Géographie- Université François Rabelais Tours ; Chercheure associée à l'IFPO (Beyrouth) ; rolachidiac@yahoo.fr

Fabianski Caroline, doctorante, University College London, LET Lyon

Godard Xavier, Directeur de Recherche à l'Inrets, Dest, godard@inrets.fr

Jovignot Alexis, Banque mondiale, centre de Marseille, ajovignot@worldbank.org

Laria Silvia, Plan Bleu, Sophia Antipolis, slaria@planbleu.org

Le Tellier Julien, Géographe, post-doctorant au Centre jacques Berque, Rabat ; jltgeo@yahoo.fr

Mitric Slobodan, expert transport urbain, retraité de la Banque mondiale

Mrahi Rafea, économiste, doctorant, spécialité : économie de transport, Institut Supérieur du Transport et de la Logistique de Sousse ; Laboratoire d'Economie de Transport de Sfax ; rafea_mraih@yahoo.fr

Quercy Michel, chercheur Cnrs, Lames, Aix en Provence, quercy@univ-aix.fr

Villarreal Ana, Doctorante LEST-Université de Provence et University of California, Berkeley, a été empêchée de participer au dernier moment

Annexe 2 : Fiche établie par X Godard pour le guide de recommandations préparé par Codatu sur la gestion des déplacements dans les villes méditerranéennes : **Traitement et encadrement du transport artisanal ou traditionnel**

Fiche 6-1 Définition, avantages et inconvénients du transport artisanal

Le *transport artisanal* désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété n'est pas concentrée mais répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans le cadre de la réglementation en vigueur, mais aussi dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles. Même si l'on a parfois une certaine concentration de la propriété, les modalités d'exploitation des véhicules reposent sur l'initiative du chauffeur, qui apparaît ainsi comme un gestionnaire de terrain. Cette terminologie prend acte du caractère le plus souvent légal de l'activité, tout en admettant que ce transport peut aussi parfois être clandestin, ou fonctionner souvent aux limites de la légalité sur certains points.

D'autres appellations sont utilisées en apportant une connotation différente qui est elle-même dépendante de l'histoire de chaque ville ou pays : on a en effet une variété de situations qui explique la variété de terminologies : *informel, traditionnel, intermédiaire, transitionnel*... Au-delà on a une terminologie bien ancrée qui traduit la reconnaissance populaire : *services* à Beyrouth, *shared taxis* au Caire, *fourgons* en Algérie, *grands taxis* au Maroc.

Comme dans d'autres régions du monde, cette forme de transport est très présente dans de nombreuses villes du sud et de l'est de la Méditerranée, avec cependant des caractéristiques particulières à chaque ville. Les types de véhicules mobilisés concernent :

- des taxis individuels classiques avec une tarification à la course (pour mémoire)
- des taxis collectifs utilisant des voitures particulières d'une capacité de 3 à 5 passagers.
- Des microbus, fourgons ou minibus, d'une capacité variable oscillant généralement entre 9 et une trentaine de places.

L'importance de ce secteur est confirmée par les données disponibles partielles dont on dispose, sachant que ce secteur est parfois difficile à saisir sur le plan statistique car il ne produit pas d'information.

Une organisation sociale complexe est mobilisée dans ce secteur, avec aussi parfois des enjeux politiques qui interfèrent sur son fonctionnement, comme au Liban. On trouve en effet parmi les acteurs du système :

- les chauffeurs qui vivent de l'activité et travaillent de longues journées ;
- les propriétaires de véhicules qui sont des sortes de loueurs ;
- les détenteurs de licences qui peuvent être différents des propriétaires ;
- les syndicats multiples qui fédèrent l'activité et la défense du secteur ;
- les forces de police qui assurent le contrôle de l'activité et entretiennent parfois une proximité avec les opérateurs ;
- l'administration de délivrance des licences, qui agit souvent selon des critères sociaux et /ou politiques.

L'importance du transport artisanal traduit en creux la crise du transport institutionnel, car il se développe d'autant plus facilement que l'offre des entreprises est défaillante ou insuffisante. Mais sa présence mal maîtrisée contribue aussi à la dégradation et à la crise des entreprises de transport collectif.

La préoccupation des pouvoirs publics est d'intégrer ce transport dans une vision de transport durable (tenir compte des accidents, de la pollution, de la consommation d'énergie et de la congestion) tout en reconnaissant la contribution de ce secteur à la satisfaction de besoins essentiels de mobilité des populations urbaines ou périurbaines.

Des avantages potentiels

Des visions contrastées sont généralement exprimées à l'égard du transport artisanal/informel, selon les avantages ou inconvénients que les responsables mettent en avant. On résume ainsi les avantages potentiels qui font son succès :

- bonne fréquence et disponibilité pour l'utilisateur ;
- confort des places assises ;
- adaptabilité aux évolutions de la demande, notamment en milieu périurbain ;
- efficacité immédiate, taux de remplissage des véhicules ;
- secteur pourvoyeur d'emplois dans un contexte social difficile de chômage ;
- Besoin de financement public nul ou faible.

Mais aussi de nombreux inconvénients

Ses **inconvénients potentiels** viennent contrebalancer ou nuancer l'intérêt de ces transports :

- insécurité (vétusté des véhicules, mode de conduite dangereux) ;
- pollution (dépendant de l'âge et de l'état des véhicules, accentuée en cas de congestion) ;
- renforcement de la congestion (en zone dense) ;
- concurrence prédatrice avec les opérateurs d'autobus si des règles du jeu ne sont pas définies et respectées ;
- coût élevé pour l'usager dans certains cas ;
- faible efficacité énergétique sur les axes de forte demande, par comparaison aux transports de masse (mais avantage par rapport à la voiture particulière) ;
- conditions de travail dégradées des chauffeurs, avec de longues journées de travail et absence de protection sociale le plus souvent ;
- stationnement anarchique sur la voirie dans les stations de bout de ligne.

Choix d'une stratégie d'action

Selon les arbitrages quant à l'importance accordée aux avantages et aux inconvénients, les pouvoirs publics peuvent s'orienter vers plusieurs stratégies d'action que l'on peut schématiser ainsi :

- **élimination du secteur par interdiction** brutale : il est rare que cette approche soit efficace, elle dépend en tout état de cause de la présence d'une offre suffisante de transport de la part des entreprises ;
- **laissez-faire** tant que le transport artisanal joue un rôle secondaire d'appoint à l'offre structurée des entreprises, c'est une politique de moindre mal ;
- **effort d'intégration et de complémentarité** avec des entreprises dans un système d'ensemble : on s'appuie sur les atouts du transport artisanal sans faire reposer sur lui donner le rôle dominant ;
- transformation progressive des artisans en entreprises, en les obligeant au regroupement.

Quoi qu'il en soit des orientations de long terme, la question qui se pose aux pouvoirs publics sur le court terme pour chacune de ces stratégies est de savoir comment gérer les transitions. Les deux fiches suivantes donnent des indications sur les moyens d'encadrement du secteur et sur les outils au service de la nécessaire professionnalisation de ses acteurs.

Fiche 6-2 Les outils d'encadrement du transport artisanal

Si la tendance des années 90 a été une extension de la déréglementation des transports dans de nombreux pays, on est plutôt dans une phase de re-réglementation et d'encadrement du secteur artisanal ou informel. Un organisme comme la Banque mondiale plaide maintenant en faveur d'une concurrence pour le marché à travers des procédures simplifiées d'appel d'offre, au lieu de la concurrence directe sur le marché qui s'avère prédatrice et nuisible si elle n'est pas encadrée par des règles.

Les outils disponibles sont principalement de deux ordres, ils peuvent être modulés selon l'organisation globale souhaitée et selon le contexte :

- Les autorisations d'exploitation ou licences
- Le regroupement de transporteurs

La gestion des autorisations d'exploitation

Les autorisations d'exploitation ou licences sont l'outil privilégié d'encadrement du secteur. Elles permettent d'orienter l'offre artisanale vers les dessertes où leur efficacité est la plus grande, dans un schéma multimodal. On sait que le glissement vers l'attribution clientéliste et sociale des licences peut donner lieu à des dérives, de sorte qu'il faut insister sur la logique première qui devrait être celle de l'efficacité du système de transport pour satisfaire les besoins de mobilité des populations urbaines.

Plusieurs types d'autorisation peuvent être donnés selon le type de liaison assurée. Dans le cas de la Tunisie, les autorités distinguent ainsi :

- les taxis collectifs
- les louages exerçant en interurbain : administrativement il s'agit de liaisons inter-gouvernorats, mais elles concernent aussi les dessertes suburbaines au sein des grandes agglomérations comme Tunis.
- le transport rural

Chaque type de liaison fait l'objet d'une couleur de peinture différente des véhicules, de manière à ce qu'on les repère facilement, tant les usagers que les policiers.

La spécialisation du transport artisanal dans la desserte des zones périurbaines est une tendance « normale » d'un système multimodal. A contrario l'interdiction d'exploiter en urbain dense correspond à un souhait de nombreux responsables mais la définition du périmètre urbain peut constituer une difficulté sérieuse avec les extensions urbaines et la métropolisation des espaces périurbains. Il faut alors bien veiller aux articulations et points d'échanges entre les différents modes de transport.

Lorsque l'attribution de licences se fait sur un découpage géographique, et administratif, la question de l'équilibre du nombre de licences d'exploitation par

zone se pose inévitablement. Cet équilibre doit être adapté périodiquement en fonction de l'évolution des besoins et de l'offre complémentaire des entreprises de transport public.

La complémentarité avec de grands opérateurs est possible, comme le montrent plusieurs exemples :

- Dans certaines villes brésiliennes de taille intermédiaire on trouve des expériences d'affrètement de transports artisanaux pour le rabattement de la clientèle sur les lignes d'autobus. C'est une manière d'endiguer le développement du transport clandestin dans les quartiers périphériques mal desservis.
- A Bogota pour la mise en place du BRT Transmileno, les artisans exploitant des microbus et regroupés en coopératives ont été associés au projet de deux façons :
 - Entrée de certaines coopératives de microbus dans le capital des entreprises exploitant les autobus sur le site propre ;
 - Organisation du rabattement des microbus sur les stations de BRT, avec des conventions passées.

La délivrance des autorisations peut donner lieu à des taxes auprès des opérateurs. La mise en place d'une taxe annuelle permet de mobiliser des financements importants qui peuvent être ensuite réaffectés au financement de la modernisation du secteur. C'est le schéma qui est mis en place à Abidjan depuis 2001, avec certes quelques difficultés.

Des budgets sont nécessaires pour mettre en œuvre ces réformes et promouvoir ce type d'organisation, de même que pour appuyer les actions de professionnalisation du milieu professionnel (voir fiche suivante). Mais le niveau de financement requis est raisonnable pour une collectivité ou pour un programme de l'Etat.

Le regroupement des artisans

La dispersion des opérateurs est une difficulté majeure dans l'organisation du secteur. Les pouvoirs publics peuvent alors inciter ou obliger au regroupement des opérateurs. Un nouveau schéma d'organisation des transports dans le périmètre urbain est alors mis en place avec une étape de préparation qui peut s'étaler sur une période de un à trois ans pendant lequel les artisans peuvent s'organiser et s'adapter à la nouvelle règle : les nouvelles autorisations ou contrats de concession de lignes sont accordées non pas à des individus isolés mais à de nouvelles entités qui peuvent avoir un statut de société ou un statut intermédiaire de GIE (Groupement d'Intérêt Economique) accordant davantage d'autonomie à chacun des membres. Cette solution est à l'examen par exemple en Algérie. Elle est appliquée depuis 2005 à Dakar, à la faveur d'une opération de renouvellement du parc de minibus.

Possibilité de financement des transporteurs artisanaux pour des dessertes non rentables

On sait que les artisans ont tendance à se concentrer sur les axes de plus forte demande en raison de l'espoir de gains plus importants et réguliers. Cette pratique occasionne des déséquilibres préjudiciables dans l'offre et tend à délaissier la desserte des zones périphériques ayant un plus faible niveau de demande. L'extension de l'offre par des artisans vers les lignes jugées non rentables ou vers la desserte de zones de faible demande peut être facilitée par l'attribution d'avantages pour les transporteurs, notamment financiers, moyennant une convention comprenant un cahier des charges définissant le service minimum exigé.

Autres moyens complémentaires d'organisation du secteur

D'autres moyens peuvent ou doivent être mobilisés pour parvenir à cet encadrement : il s'agit à la fois de moyens physiques d'aménagement, de moyens réglementaires et de contrôle, et de moyens financiers incitatifs

La canalisation de la concurrence exercée par ce type de transport vers une complémentarité avec les entreprises de transport public passe par la **mise en place de pôles d'échanges** pour assurer la correspondance entre les modes.

Indépendamment de ces pôles d'échanges la maîtrise de la gestion des gares routières dédiées au transport artisanal, est un moyen stratégique de gérer l'activité. L'emplacement des gares relève alors de la décision de l'autorité organisatrice après concertation avec les acteurs publics concernés. De même la matérialisation et l'**aménagement des arrêts ou stations sur la voirie** sont des outils d'organisation du secteur, pour discipliner les conditions d'embarquement et débarquement des usagers, tant pour les chauffeurs que pour les usagers qui ont eux aussi besoin d'une discipline collective ! Mais une approche trop rigide risque de ne pas pouvoir être bien appliquée et parfois elle peut desservir les usagers : une approche progressive peut alors être la plus efficace. Dans tous les cas la concertation avec les acteurs professionnels est un gage de la bonne applicabilité des mesures.

Le contrôle de l'activité et du respect de la réglementation est toujours un point sensible qui mobilise les forces de police. Ce vers quoi il convient de tendre est :

- une application hiérarchisée de la réglementation : ferme sur l'essentiel, mais souple aussi car la réglementation ne peut pas être optimale pour couvrir la variété des situations de terrain ;
- formation spécifique de la police sur ces questions, (de même que plus généralement à la circulation) ;
- naturellement exigence d'intégrité, ce qui est difficile à obtenir vu les expériences de nombreux pays, mais tout à fait possible ;
- une clarification des procédures de sanction en cas de non respect des règles, ce qui est le préalable à une action efficace de la police

La concurrence exercée par des transports collectifs conventionnels de qualité est un moyen efficace pour inciter les artisans à s'engager eux aussi dans une offre de qualité dans leur segment de marché, sous la pression des usagers. Le redéploiement d'une offre massive de transport par des entreprises modernes peut ainsi être conçue comme un substitut au transport artisanal mais aussi comme une nouvelle donne obligeant le secteur artisanal à se moderniser s'il veut survivre. C'est la stratégie développée par les Autorités Algériennes avec la création de nouvelles entreprises publiques d'autobus dans les villes moyennes. Mais on sait que cette concurrence ne peut s'exercer dans toutes les zones avec la même force, ce qui milite pour la recherche de complémentarité.

Des aides financières pour le renouvellement du parc de véhicules permettent à la fois de moderniser et améliorer l'état d'un parc de véhicules, et d'influer sur l'organisation du secteur en obligeant les bénéficiaires de ces aides à s'insérer dans le schéma voulu d'organisation du secteur. L'expérience tunisienne a permis d'avoir des véhicules renouvelés en quelques années grâce à un dispositif d'achat groupé, de détaxation relative (réduction des droits de douane) sur les véhicules achetés par les artisans (minibus dits louages) et de crédit gratuit auprès des artisans à travers un organisme bancaire spécialisé.

La fixation de normes imposées sur les caractéristiques des véhicules peut aussi servir des objectifs de modernisation mais aussi de régression programmée du transport artisanal lorsque celui-ci a pris trop d'ampleur, comme dans le cas de l'expérience algérienne. Cette approche normative, justifiée pour des raisons de sécurité et d'environnement, ne peut s'appliquer qu'à l'échelle nationale.

Dans tous les cas apparaît le besoin de mise en place d'une autorité organisatrice unique (voir fiche N°2) qui a la charge de définir les rôles respectifs du transport artisanal et des entreprises de transport collectif ayant un contrat de concession ou de délégation de service public. La dispersion des autorités publiques de tutelle des opérateurs de transport ne peut en effet que nuire à l'efficacité de l'ensemble.

Fiche 6-3 : Les outils d'aide à la professionnalisation du secteur artisanal

Les aides à la professionnalisation visent à accroître l'efficacité d'exploitation, à améliorer le service rendu aux usagers, et à limiter les coûts de production, individuels et collectifs. Elles visent également à permettre l'insertion de ce secteur dans un système d'ensemble de manière à mettre en œuvre un schéma de complémentarité entre modes de transport collectif.

Ces actions peuvent concerner :

- la formation des chauffeurs
- la formation de gestionnaires pour l'exploitation et la gestion
- l'appui aux structures professionnelles
- l'attribution des licences selon des critères professionnels

Les programmes de formation des chauffeurs, à réaliser par des organismes spécialisés, associant éventuellement mais avec précaution les organisations professionnelles, peuvent porter sur les aspects suivants :

- conduite et respect de la réglementation routière
- sensibilisation au comportement en situation de congestion
- sensibilisation aux économies d'énergie
- relation à la clientèle, accueil, gestion de conflits
- sensibilisation à des règles collectives d'exploitation et à la régulation de lignes
- action d'information pour la clientèle

La formation à l'exploitation et à la gestion concerne en principe les propriétaires de véhicules et les détenteurs de licences lorsque ceux-ci sont réellement des entrepreneurs, mais elle concerne aussi potentiellement les chauffeurs aspirant à des tâches de gestion. La formation peut porter sur les aspects suivants :

- notions de comptabilité adaptée à l'activité
- notion d'amortissement d'un véhicule
- les termes de l'équilibre financier de l'activité de transport
- la régulation de l'offre face à la demande
- le contrôle et la gestion de la recette
- la capacité à remplir des dossiers d'appel d'offre simplifié

Ces mêmes actions de formation peuvent s'adresser aux membres de structures professionnelles. Celles-ci peuvent bénéficier de certaines facilités apportées par les pouvoirs publics si elles sont des interlocuteurs pertinents de ces pouvoirs publics ou de l'Autorité Organisatrice. Outre la représentativité, une des exigences est d'éviter une trop grande dispersion des organisations syndicales (plus d'une vingtaine de syndicats de taxis à Casablanca !), qui empêche tout travail sérieux de dialogue pour l'organisation du secteur.

Un des moyens d'incitation à la professionnalisation du secteur est d'exiger un certain niveau de qualification pour les détenteurs de licences (diplôme professionnel, examen...) ou pour les chauffeurs. Mais cette approche soulève aussi des difficultés et des dérives possibles si elle n'est pas bien maîtrisée de bout en bout. Il faut également préciser de quelle autorité peut dépendre la mise en œuvre de ce type d'exigence : soit l'Autorité locale, soit la tutelle nationale du Ministère des Transports dont c'est l'une des tâches habituelles.

Les exigences de professionnalisation peuvent aussi être recherchées à l'occasion des contrôles sur le terrain et des sanctions en cas d'infraction. Un opérateur peut se voir retirer sa licence en cas d'infraction grave ou répétée sur des points majeurs.

Imprimé en France – JOUVE, 11 bd de Sébastopol, 75001 Paris
N° 460137N - Dépôt légal : Juillet 2008