

Mobilité et métropolisation à l'échelle méditerranéenne : des recherches restreintes et éclatées

• **Xavier Godard** *

*Docteur en Sciences Economiques
Directeur de Recherche retraité de l'Inrets.*

Les réflexions de recherche sur le thème de la mobilité urbaine et de ses liens avec la dynamique de métropolisation n'ont de sens que dans des espaces élargis donnant une cohérence accrue aux analyses de terrain qui seraient resituées dans des questionnements régionaux. Ainsi, la recherche sur la prospective de la mobilité et les échelles de la métropolisation en Région Paca (voir l'article de Godard & Quercy dans ce même numéro) prévoyait des analyses appliquées élargies à la Région Languedoc-Roussillon aux côtés de celles réalisées en Paca, mais elle s'inscrivait également dans une démarche méditerranéenne qui n'a pas pu prendre forme. En fait, quelques jalons ont pu être tracés auparavant pour l'analyse des systèmes de mobilité urbaine en Méditerranée, à travers un travail de veille mené au sein de l'Inrets et concernant les villes du Maghreb, au moins depuis 1994.

A l'heure des débats autour du projet d'Union pour la Méditerranée, les thèmes du développement durable, de l'environnement et de l'urbanisation apparaissent centraux dans l'identification des enjeux communs aux pays méditerranéens, et la question des systèmes de mobilité urbaine, si elle n'est pas encore explicitée, apparaît de plus en plus présente dans les préoccupations de nos décideurs.

Deux grandes métropoles ou mégapoles méditerranéennes

Dans l'espace méditerranéen, on relève que deux mégapoles symbolisent à l'extrême la métropolisation, à la fois par leur rayonnement international mais aussi par leur taille exprimant leur attraction : Istanbul et Le Caire, dont les populations se situent autour de 12 à 15 millions d'habitants. Ce qui frappe est le rythme du développement urbain et l'extension spatiale qui l'accompagne. Cette extension n'a guère été maîtrisée à Istanbul, avec le développement des quartiers illégaux d'habitat – le Gecekondu – qui colonisent les collines de plus en plus loin de la ville-centre, en se nourrissant des flux d'immigration rurale. Mais ils sont progressivement légalisés avec la fourniture des infrastruc-

* *Expert indépendant, anciennement Inrets (Institut de la Recherche sur les transports et leur sécurité)
x.godard@yahoo.fr*

tures et services de base, et on peut dire que les dessertes par minibus accompagnent et favorisent cette urbanisation. Dans le cas du Caire, une politique de villes nouvelles (New Settlements) avait été mise en place à l'instigation de l'IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France) dès les années 70, pour tenter de contrôler et de structurer cette expansion urbaine, dont la nécessité est bien confirmée après coup. Dans les deux cas, on observe la difficulté de mettre en place une offre de transport public structurante à l'échelle métropolitaine.

Des initiatives trop limitées pour l'analyse de la mobilité urbaine à l'échelle méditerranéenne

Si l'on s'intéresse à l'ensemble de cet espace méditerranéen, il faut identifier les initiatives en réseau, concernant la mobilité et les transports, susceptibles de donner un éclairage particulier aux problématiques spécifiques qui s'y posent. Parmi les initiatives récentes à relever, on citera :

- Programme Medcities groupant diverses villes méditerranéennes sur les questions d'environnement et intégrant une partie sur la gestion des déplacements. Le secrétariat est installé à Barcelone, après l'avoir été à Marseille
- Séminaire sur la gestion des déplacements dans les villes méditerranéennes, organisé par la Banque mondiale et Codatu (Coopération pour le Développement des Transports urbains) avec le Ministère Marocain de l'Intérieur, à Skhirat, en janvier 2008. Un guide de recommandations sur les déplacements urbains a été publié par Codatu en accompagnement des travaux de ce séminaire, avec l'aide de l'Inrets
- Séminaire organisé en mars 2008 à Tunis par l'UITP (Union Internationale des Transports publics) qui a son siège régional à Dubaï, sur les transports urbains pour la Méditerranée (sud et est) et le Moyen-Orient
- Programme de mobilité urbaine lancé par le Plan Bleu avec une série d'études de cas

visant à cerner les relations entre développement urbain et mobilité transport, de manière à alerter sur l'importance de ces processus pour parvenir à un développement durable : les tendances actuelles ne paraissent pas du tout conformes aux objectifs de ce développement durable. Les villes considérées en 2007-2008 sont Istanbul et Tunis, auxquelles d'autres villes s'ajoutent en 2008-2009 : Alger, Lattaquié, Le Caire, Tanger... Ces travaux font suite à un travail exploratoire mené avec l'aide de l'Inrets, en 2005-2006, sur l'identification des obstacles à la mise en œuvre de politiques durables de mobilité, à travers des ateliers organisés dans les agglomérations de Sfax, Batna, Aix-Marseille et Barcelone.

Il faut aussi citer une initiative de recherche un peu plus ancienne (2002-2004) sur les systèmes de mobilité à Alger, Casablanca et Tunis dans le cadre du programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD). Cette recherche, engagée dans des conditions difficiles, par l'intermédiaire d'une coopération entre le laboratoire Sedet (Société en Développement dans l'Espace et le Temps, Université Paris VII) et l'Inau (Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme) de Rabat, n'a pas eu de suite.

Une dynamique associant de nouveaux espaces métropolisés et un rôle croissant de l'automobile

Les éléments disponibles, au travers des trop rares travaux publiés, rendent bien compte du phénomène de métropolisation au sens de l'élargissement des frontières de l'urbain à travers des pratiques de mobilité dans des espaces de plus en plus étendus. Ce processus, lié à l'étalement urbain, se développe logiquement à la faveur de l'usage accru de l'automobile et des nouvelles accessibilités offertes par les infrastructures routières. Mais cette explication ne suffit pas, car on remarque que les taux de motorisation de la plupart des villes du sud ou de l'est de la Méditerranée sont encore bien

faibles par comparaison avec ce que l'on observe sur la rive nord : les taux sont dans la fourchette de 80 à 150 voitures pour 1000 habitants, contre 500 à 600 au nord, à l'exception notable de Beyrouth dont la motorisation et l'usage de la voiture sont élevés.

Les transports collectifs, sous leurs différentes formes, jouent ainsi probablement un rôle non négligeable dans ce processus de métropolisation : il ne s'agit pas tellement des transports collectifs institutionnels qui connaissent une crise grave, dans la majorité des pays, avec la dégradation ou la disparition des entreprises d'autobus, et bien que le transport ferroviaire régional soit appelé à jouer un rôle important, comme en témoigne le projet de RFR (Réseau Ferroviaire Régional) à Tunis. Mais la dynamique de métropolisation est surtout soutenue, jusqu'alors, par les transports artisanaux : taxis collectifs ou minibus, selon les cas. Ces transports, qui sont le plus souvent admis, à l'origine, comme du transport rural ou interurbain, ont gagné en influence en milieu périurbain, puis urbain proprement dit, sachant que les cartes des découpages administratifs étaient brouillées par cette métropolisation. C'est le cas des grands taxis blancs de Casablanca qui sont des taxis collectifs et qui occupent une part importante du marché des transports collectifs (estimation de 21,5 % des déplacements, d'après l'enquête-ménages réalisée, en 2004, pour l'étude du PDU, d'ailleurs probablement sous-estimée).

Sur ce thème majeur de la mobilité et de la métropolisation, les réseaux d'échanges et de recherches sur les diverses rives de la Méditerranée restent ainsi à créer ou à renforcer. Mais on peut se demander s'il n'est pas un peu tard, après toutes les occasions manquées.

Références

- Benoit, G. & Comeau, A. (sous la dir.) (2005). *Méditerranée : Les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*. La Tour d'Aigues : Edition de l'Aube.
- Chanson-Jabeur, C. (2004). *Réseaux de transport et services urbains au Maghreb, rapports entre logique technique, système politique et dynamiques urbaines*. Rapport pour MAE (PRUD). www.gemdev.org/prud/syntheses
- Codatu, Banque mondiale (2008). *Guide de recommandations sur les déplacements urbains en Méditerranée*. www.codatu.org
- Godard, X. (sous la dir.) (2000). *Enseignements de l'expérience du métro léger de Tunis, confrontation avec les expériences de Alger et Casablanca*. Compte-rendu du séminaire d'Aix en Provence, Inrets.
- Godard, X. (2005). L'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation. *Revue d'Economie Méridionale*, 53, n°209-210.
- Godard, X. (2006). *Les systèmes de mobilité urbaine confrontés aux exigences du développement durable dans les villes méditerranéennes*. Colloque Asrdlf/Grerbam, 5-7 septembre, Sfax.
- Godard, X. (2008). *Obstacles à la mobilité durable dans les villes méditerranéennes, convergences et variété des contextes et trajectoires*. Communication, Conférence Codatu XIII, Ho Chi Minh Ville.
- Inrets (2006). *Les obstacles à l'application de mesures pour la mobilité urbaine en faveur du développement durable, synthèse des enseignements des ateliers de Sfax, Batna, Aix-Marseille et Barcelone*. Rapport pour le Plan Bleu, avec annexes.
- Inrets (2008). *Compte-rendu d'Atelier sur le transport artisanal dans les villes méditerranéennes*. Aix-en-Provence, juin 2007, Actes Inrets n°114.
- Laria, S. (2008). *Mobilité urbaine et enjeux du développement durable en Méditerranée*. PPT, Séminaire de Skhirat sur les déplacements urbains en Méditerranée, Banque mondiale. www.euromedina.org
- Medcities. www.medcities.org
- Plan Bleu. *Comptes-rendus d'ateliers sur la mobilité urbaine*. www.planbleu.org

Faire Savoirs

n° 8 - décembre 2009

Sciences humaines et sociales en région PACA



Mobilité et métropolisation en Région PACA

Quels transports pour demain ?

Coordination :
Xavier Godard & Michel Quercy

thèses

Lauren Andres

*La ville mutable
Le cas de la friche de la Belle de Mai*

Magali Ballatore

*L'expérience de mobilité des étudiants Erasmus :
les usages inégalitaires d'un programme d'échange
Une comparaison France/Angleterre/Italie*

Virginie Avezou-Boutry

*Acculturation, niche de développement et d'apprentissage
et adaptation scolaire des pré-adolescents marseillais d'origine
comorienne*

lecture

Les Gitans par Marc Bordigoni

Jacques Guilhaumou