

# L'action internationale des collectivités en matière de mobilité urbaine

## Pourquoi et comment accompagner les villes en développement ?



# Table des matières

Introduction.....	3
PARTIE 1 : Le boom de la mobilité dans les villes du Sud .....	4
1.1 Le défi du dérèglement climatique .....	5
1.2 L'enjeu de la sécurité routière.....	6
1.3 La lutte contre la pauvreté.....	7
1.4 La qualité de l'air .....	8
1.5 La valorisation du patrimoine.....	9
PARTIE 2 : L'expertise des collectivités territoriales françaises au service de la mobilité durable.....	11
2.1 La gouvernance de la mobilité.....	11
2.2 La planification des déplacements.....	12
2.3 La gestion de la circulation et le développement des modes actifs .....	14
2.4 Le développement et la gestion de réseaux multimodaux .....	15
PARTIE 3 : Comment agir ?.....	18
3.1 Importance du diagnostic partagé .....	18
3.2 Agir pour renforcer les capacités en maîtrise d'ouvrage .....	19
3.3 Pourquoi s'engager sur les transports et la mobilité urbaine à l'international.....	21
Conclusion.....	22

**Directeur de la publication** : Bertrand Gallet

**Conception et rédaction** : Julien Allaire, Charles Simon (CODATU), Sarah Schönfeld, Fabiana Bras Baia (CUF), Robert de la Rochefoucauld (AFD)

**Graphisme** : Bertrand Allombert

**Crédits photos** : communauté urbaine de Dunkerque (p.4), mairie de Bourges (p.5), Grand Lyon (p.7), mairie de Strasbourg (p.9), région Île-de-France (p.14), SYTRAL (p.15), Nantes métropole (p.17), mairie de Chatelaillon-Plage (p.20), AFD (p.21), CODATU (10, 13, 15), CUF (p.5, 7, 8, 9, 11, 12, 16, 18, 22)

**Imprimé par** Imp'Act Imprimerie sur papier recyclé cyclus print



# Introduction

Le développement urbain durable dans les pays du Sud est considéré comme un des enjeux majeurs du XXI<sup>e</sup> siècle. Au cours des trente prochaines années, les villes du monde en développement accueilleront près de deux milliards d'habitants supplémentaires.

Vecteur de développement économique et d'évolution sociétale, cette dynamique d'urbanisation soulève de nombreux défis vis-à-vis de sa durabilité environnementale et de l'équité sociale.

Les orientations prises dans les phases de croissance accélérée ancrent les villes dans un modèle urbain qu'il est ensuite toujours difficile de réviser. Pour les pays en développement, les décennies à venir sont donc cruciales.

Le défi du développement urbain concentre tous les enjeux de court terme de lutte contre la pauvreté et pour la cohésion sociale, ainsi que ceux de long terme, d'économie des ressources et d'amélioration de la qualité de vie.

## **Les transports et la mobilité : un volet stratégique du développement urbain**

Les systèmes de transport sont une composante essentielle du développement urbain durable. Tout d'abord, les conditions de mobilité définissent l'accès aux services essentiels et aux activités économiques et sociales. L'accessibilité à l'éducation, aux soins, au marché du travail est un facteur déterminant de la qualité de vie des agglomérations. Ensuite, l'interaction entre les systèmes de transport et l'usage des sols détermine la forme urbaine des agglomérations plus ou moins intensive en transport et en énergie.

Dans les villes en développement, les transports urbains se développent généralement de manière spontanée. La motorisation des déplacements conduit rapidement à des problèmes de congestion chronique et une inefficacité globale du système de transport. Dans certaines métropoles émergentes, se rendre au travail peut prendre plusieurs heures chaque jour.

Paradoxalement, ces villes deviennent de plus en plus dépendantes des modes motorisés individuels. Les réseaux de transports collectifs

deviennent de moins en moins attractifs et les conditions d'usage des modes actifs sont de plus en plus dégradées. Les rues deviennent souvent impraticables pour les piétons et les cyclistes, premières victimes des accidents de la route.

Diverses nuisances sont associées à cette dynamique incontrôlée de motorisation. La qualité de l'air se dégrade fortement et le bruit généré par le trafic réduit la qualité de vie en ville.

L'absence de politique de transport urbain se traduit par un renforcement des inégalités sociales, une inefficacité économique, une dégradation des conditions de vie et des impacts lourds en termes environnementaux.

## **Les politiques de mobilité durable : un ensemble de solutions à partager**

La mise en œuvre de politiques de transport à l'échelle d'une agglomération doit permettre à la fois de résoudre des problèmes de court terme et d'offrir des perspectives de long terme. La planification des déplacements urbains et la coordination de l'offre de transport revêtent ainsi un caractère hautement stratégique dans les villes en développement.

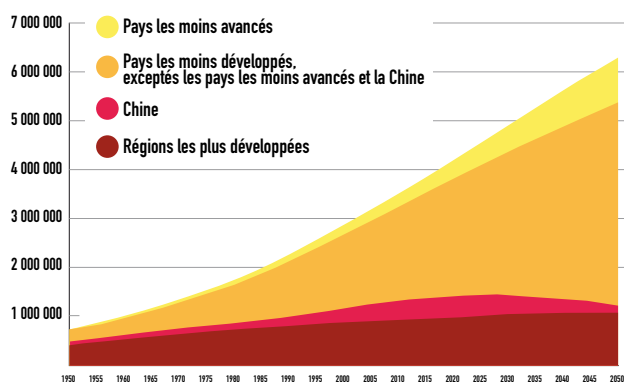
En Europe, et en France, les élus portent des politiques de mobilité durable qui doivent permettre de répondre à ces défis. Celles-ci visent à maîtriser l'usage de la voiture au profit des transports collectifs et des modes actifs. Ces politiques intègrent une volonté affirmée de coordonner le développement urbain avec l'offre de transport collectif. Elles comprennent également de plus en plus un souhait d'optimisation de la logistique urbaine.

L'expérience des collectivités locales françaises s'avère être très enrichissante pour des villes pauvres en forte croissance, que ce soit du point de vue de la mise en place d'une autorité organisatrice de transport, la planification des déplacements, la mise en œuvre des politiques de transport ou le développement de services publics de qualité. Les savoir-faire acquis par les collectivités et leurs partenaires peuvent devenir de solides appuis pour le développement urbain des partenaires du Sud.

## Le boom de la mobilité dans les villes du Sud

### Évolution de la population urbaine 1950-2050 (en milliers d'habitants)

Source : United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division



Les aires urbaines des pays du Sud connaissent actuellement une explosion démographique. On estime que la population urbaine dans les pays en développement est en passe de doubler d'ici 2050. Au cours des quarantes prochaines années, les villes des pays en développement devront absorber plus de 2,5 milliards de personnes. Le rythme de développement urbain devrait ainsi être quinze fois plus rapide que celui des villes des pays développés.

Portée à la fois par la transition démographique que connaissent la plupart des pays émergents et l'exode rural, cette dynamique place les responsables politiques concernés face à des défis considérables, tant du point de vue de

l'habitat, souvent précaire dans les pays les plus pauvres, que de l'organisation de la ville.

Concernant la mobilité, la démographie n'est pas le seul facteur de croissance. Tout d'abord, le dynamisme économique se traduit par une augmentation du nombre de déplacements par jour et par personne. Ainsi, dans la plupart des villes en développement la mobilité quotidienne moyenne des individus est deux fois plus faible que celle des habitants des pays développés.

Ensuite, la croissance des aires urbaines se traduit par une augmentation des distances parcourues pour chaque déplacement. Le phénomène de métropolisation associé à la motorisation se traduit par un allongement des distances.

La croissance démographique, l'augmentation de la mobilité quotidienne et l'allongement des distances de déplacement se traduisent par une véritable explosion de la mobilité dans les villes des pays en développement.

## Paroles d'acteurs



**Michel Delebarre**

Ancien ministre d'État  
Sénateur-maire de Dunkerque  
Président de Cités Unies France

La prise de conscience du réchauffement de la planète a mis en lumière l'interdépendance des territoires. Les progrès réalisés par une collectivité en matière de réduction de gaz à effet de serre ou d'économies d'énergies n'ont véritablement d'efficacité que s'ils sont partagés au niveau planétaire. Les politiques de développement durable entraînent nécessairement l'échange des réflexions et des pratiques des autorités locales du monde entier.

Lors des récents rendez-vous multilatéraux (Rio+20, 6<sup>e</sup> Forum Urbain Mondial), la nécessité de construire un réseau d'échanges d'expériences entre dirigeants locaux a été reconnue : c'est précisément l'objectif poursuivi par la coopération décentralisée,

cœur de métier de Cités Unies France depuis plus de 35 ans.

Dans un double contexte de mondialisation et de métropolisation de la planète, les ensembles urbains sont les lieux où se concentrent à la fois les problèmes et les solutions pour un futur durable. Principales sources d'émission de pollution, les villes sont également les laboratoires d'expérimentation de projets innovants relatifs à la croissance verte.

Le modèle français que développent ces collectivités en matière de mobilité urbaine, est très novateur dans la technologie qu'il mobilise, dans l'objectif politique de mixité sociale qu'il vise, et dans le système de gouvernance qu'il propose. À cet égard, leur savoir-faire d'autorité organisatrice de transport peut être fort utile pour les pays en développement ou émergents.

À travers leurs projets de coopération décentralisée, les collectivités locales

peuvent accélérer la diffusion de bonnes pratiques en matière de mobilité urbaine et de transports publics innovants.

Même si les coûts relatifs à ces projets (en termes d'investissement, d'exploitation et de maintenance) ne peuvent être pris en charge par les budgets des coopérations décentralisées, l'appui à la maîtrise d'ouvrage et l'accompagnement dans la réalisation des études de préféabilité peuvent permettre aux collectivités d'accéder aux financements internationaux.

Les collectivités françaises ont aujourd'hui et depuis longtemps, tous les atouts pour être les moteurs dans la diffusion de ces bonnes pratiques : elles disposent non seulement d'un modèle enviable en matière de mobilité urbaine, mais également du premier réseau mondial de coopérations décentralisées.

## Le défi du dérèglement climatique



Le secteur des transports est responsable d'un quart des émissions de CO2 liées à la consommation d'énergies fossiles. Les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur augmentent plus vite que tous les autres. Elles devraient ainsi croître de 50 % d'ici 2030. Il est prévu que les pays en développement contribuent à hauteur de 80 % à cette augmentation que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises. Le transport routier est de loin le premier contributeur. Ces projections sont basées sur une croissance du parc de voitures individuelles, de véhicules utilitaires et de camions. Le développement d'une mobilité basée sur des modes de transport moins consommateurs d'énergie

fossile est donc un enjeu majeur pour maîtriser les émissions de gaz à effet de serre.

Etant donnée la relation entre la morphologie d'une ville et la consommation d'énergie dans les transports, la mobilité urbaine est au cœur de la problématique. Afin de maîtriser l'intensité énergétique du développement urbain, il importe aux décideurs des pays du Sud de mettre en œuvre des politiques de mobilité favorisant l'usage des transports collectifs et des modes actifs. Faire ces choix dans des phases de développement rapide permettront de limiter durablement l'impact des transports urbains sur le dérèglement climatique.

## Paroles d'acteurs

*Pour répondre aux enjeux climatiques actuels par le biais d'une politique des transports, il est nécessaire de limiter à la source les besoins de mobilité ! Ce qui signifie tout d'abord de travailler sur une articulation étroite entre urbanisme, développement urbain et transports. Mais aussi d'utiliser toute la palette des modes de déplacements. Autrement dit en développant non seulement les transports collectifs, mais aussi en faisant la ville «des courtes distances». Il s'agit d'aménager des villes dans lesquelles les déplacements à pied et à vélo sont possibles, aisés et agréables. Cela doit se traduire dans l'espace public urbain par des choix volontaristes. Mais il faut bien sûr au-delà promouvoir les transports propres aussi bien au niveau des voitures, des bus que des camions.*

*Ce thème de l'articulation urbanisme et transports pourrait faire l'objet de partenariats entre des collectivités françaises et les pays en développement. Plusieurs collectivités françaises commencent en effet à disposer d'une expertise dans ce domaine. Des dispositifs opérationnels contractuels (les contrats d'axes par exemple) permettent aux différents acteurs de la ville de s'entendre et de se fixer des objectifs réciproques et précis sur des secteurs d'urbanisation prioritaires autour d'axes de transports structurants. Les planificateurs urbains s'engagent alors à densifier la ville sur ces secteurs prioritaires, et en contrepartie, les autorités responsables des transports s'engagent sur un niveau de service de transport collectif*

**Serge Lepeltier**

Maire de Bourges  
Ancien ambassadeur français  
en charge des négociations sur  
le changement climatique



*performant. En France, ces coopérations entre acteurs institutionnels ont pris de l'importance avec le déploiement de lignes de transports en commun en site propre dans les villes moyennes et les grandes villes. Fortes de leur expérience, les collectivités territoriales françaises peuvent ainsi contribuer à résoudre les problématiques de transport et de mobilité urbaine dans les villes des pays en développement.*

## L'enjeu de la sécurité routière

1,3 million de personnes trouvent la mort chaque année sur les routes du monde entier. Vingt à cinquante autres millions de personnes survivent à des accidents qui provoquent, partout dans le monde, des traumatismes handicapants. Face à ce constat alarmant, l'ONU a inauguré en 2011 la Décennie d'action pour la sécurité routière en ciblant particulièrement les pays en développement.

En effet, 90 % des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés. Au Sud, les usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) représentent près de la moitié des victimes. Un tiers des piétons morts sur la route étaient des enfants.

Si aucune mesure efficace n'est prise rapidement, on estime que les accidents de la circulation entraîneront 2,4 millions de décès par an en 2030. Ce serait alors la cinquième cause de mortalité

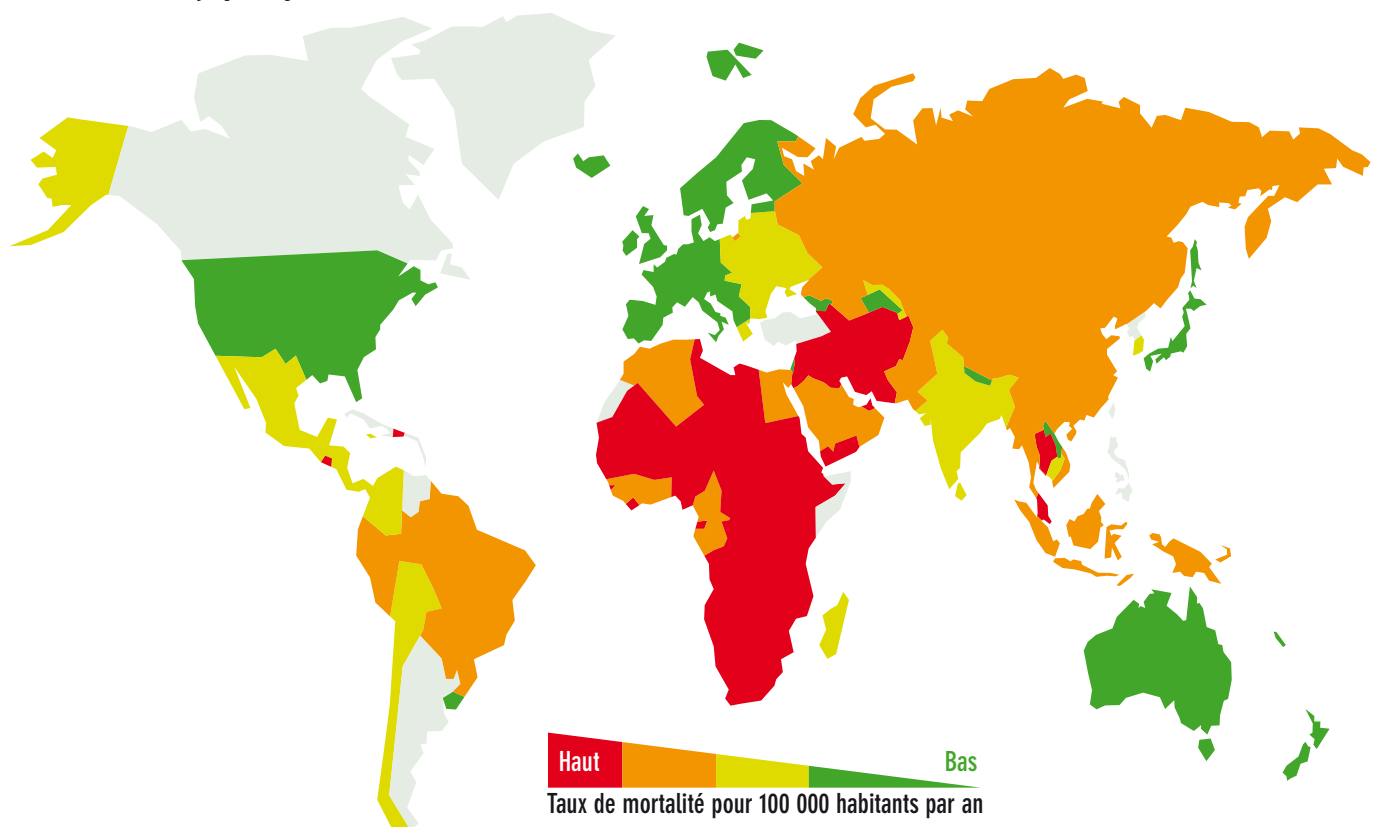
dans le monde. L'objectif fixé par les Nations unies est de stabiliser puis réduire le nombre de morts sur les routes d'ici 2020. La Décennie 2011-2020 doit ainsi offrir un nouvel élan pour les politiques de sécurité routière nationale.

Seulement 15 % des pays du monde ont en effet un cadre législatif qui punit les 5 causes majeures de décès : la vitesse, l'alcool au volant, l'obligation du port du casque, de la ceinture de sécurité et des conditions de transport particulières pour les enfants.

En milieu urbain où tous les modes de déplacements se côtoient, outre la mise en place d'un cadre juridique adapté, l'enjeu de sécurité routière s'entend avant tout à travers l'organisation de la circulation et l'aménagement de la voirie et des carrefours afin de protéger les usagers les plus vulnérables.

Mortalité due aux accidents de la route dans le monde

Source : Global Road Safety Facility



## La lutte contre la pauvreté

Le développement urbain est source de fractures socio-spatiales importantes. La spécialisation des territoires et l'étalement urbain se font bien souvent au détriment des populations les plus pauvres. Celles-ci se retrouvent repoussées en périphérie où le coût du logement est moins élevé. Toutefois, leur accessibilité se trouve fortement dégradée. Dans les villes des pays les moins avancés, l'accès aux services publics (éducation, santé, etc.) est d'autant plus difficile pour les populations habitant des quartiers informels excentrés.

Loin des pôles de commerce ou d'emplois, les ménages sont ainsi contraints d'effectuer des déplacements longs. N'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule particulier, ces populations ont avant tout recours à la marche, au vélo ou aux modes de transports collectifs les moins coûteux. Ainsi, dans beaucoup de pays africains, un grand nombre de trajets supérieurs à 30 minutes sont réalisés à pied.

Une étude effectuée à Mexico à la fin des années 1990 montrait que 20 % des employés consacrent plus de trois heures par jour aux trajets domicile-travail, et que 10 % y passent plus de cinq heures. Un temps quotidien aussi important consacré à se

déplacer laisse très peu de disponibilité pour des activités non contraintes.



Une croissance urbaine qui inflige aux plus pauvres de telles conditions de vie est nécessairement source d'inégalités sociales. La mise en place de services de transport de qualité peut permettre d'améliorer l'accessibilité des plus pauvres et contribuer à offrir des opportunités d'activités.

## Paroles d'acteurs

*Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) est pour les collectivités locales ce que les Nations unies sont aux États. Cette fédération mondiale d'élus locaux développe le partage de meilleures pratiques entre ses membres, une solidarité et une activité de plaidoyer. Ayant une longue tradition de coopération, les collectivités locales françaises sont très présentes au sein de CGLU.*

*L'objectif principal des coopérations est de contribuer à rendre les services aux populations plus performants en développant l'expertise locale. Historiquement, les coopérations du Grand Lyon étaient ciblées sur la gestion des déchets. Elles ont depuis quelques années été élargies à l'ensemble*

*des services urbains.*

*En effet, un des enjeux principaux pour les villes en développement est l'accès des populations les plus pauvres aux services de base (eau, assainissement, traitement des déchets, énergie, transports, communications, école primaire, santé et sécurité publique). Pour les populations qui habitent en périphérie, le transport est un élément clef. L'accessibilité des quartiers les plus modestes est déterminante pour l'accès à l'emploi et aux services urbains.*

*La mobilité urbaine est un enjeu dans toutes les villes du monde et la lutte contre l'étalement urbain est nécessaire*

**Hubert Julien-Laferrrière**

Vice-président du Grand Lyon chargé des relations internationales

Co-président de la commission coopération décentralisée et diplomatie des villes de CGLU



*au Nord comme au Sud. La mise en place de coopérations dans ce domaine est à encourager. Une collectivité française qui s'engage dans ce secteur doit se mettre au service des besoins de la collectivité partenaire, en travaillant sur l'intégralité d'un projet : depuis le diagnostic des besoins de mobilité des populations à la réalisation, en passant par les études et la maîtrise d'ouvrage.*

## La qualité de l'air

Le développement des modes de transports motorisés dans les villes entraîne une forte dégradation de la qualité de l'air.



L'usage de véhicules anciens et des carburants de moindre qualité, pouvant contenir du plomb ou du soufre, se traduit par des niveaux de pollution de l'air particulièrement élevés.

Dans certaines métropoles comme Le Caire ou Mexico, les niveaux de concentration de particules

par m<sup>3</sup> correspondent à près du double des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). En Asie, 70 % des villes en développement affichent des niveaux d'exposition aux particules fines dangereux pour la santé.

La pollution augmente les risques de maladies cardio-pulmonaires et de maladies respiratoires. Elle affecte généralement les plus fragiles : les personnes âgées et les jeunes enfants.

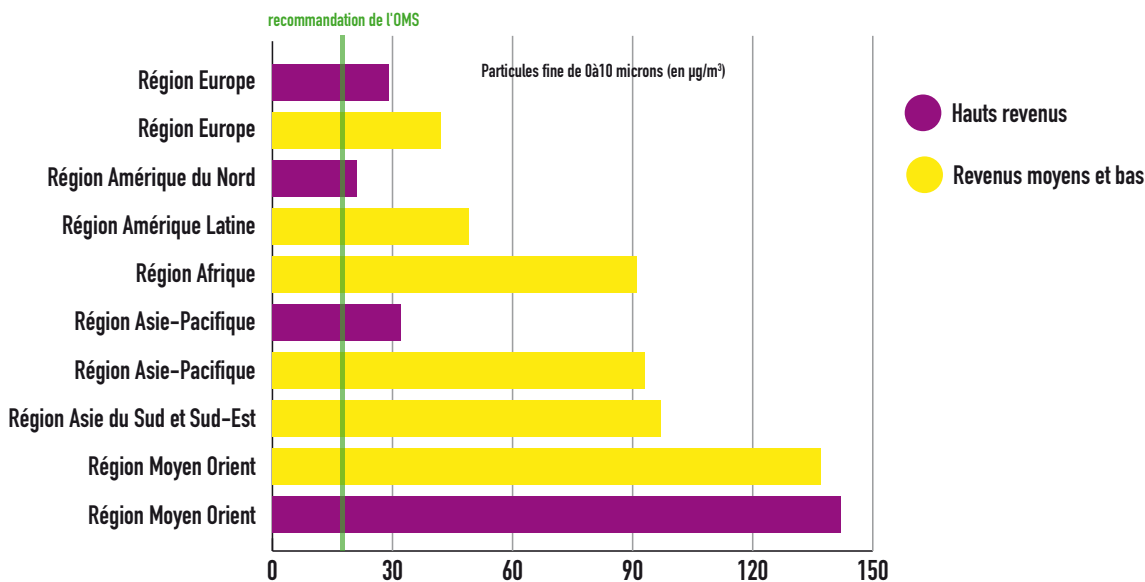
Dans les villes en développement, l'exposition aux polluants imputable aux transports contribue à la mort prématurée de plus de 500 personnes par jour.

Par exemple à Cotonou, au Bénin, les moteurs deux-temps des motos sont la première cause de pollution. Les conducteurs de moto-taxis, qui sont les plus exposés aux gaz d'échappement, sont dix fois plus sujets à des problèmes respiratoires que des personnes habitant en zone rurale. Leur espérance de vie est ramenée à 40 ans, contre 54 ans pour le reste de la population.

De nombreuses actions peuvent être menées, à commencer par la mesure de la qualité de l'air, en passant par la mise en place de contrôles techniques, et bien sûr la régulation du trafic.

Moyenne annuelle de la concentration de particules fines dans les villes

Source : OMS, données de 2003 à 2010





## La valorisation du patrimoine

La motorisation des agglomérations représente souvent une menace pour le patrimoine des villes. Outre la pollution de l'air qui dégrade le bâti, les centres historiques sont parfois directement menacés par des projets urbains, ou la construction d'infrastructures. Il est très fréquent également de voir des centres historiques encombrés par un trafic automobile.

Les politiques de mobilité urbaine soutenable peuvent permettre de valoriser le patrimoine urbain. L'implantation de zones piétonnes aux abords des monuments historiques offre aux habitants et aux visiteurs la possibilité de profiter de lieux de vie ancestraux. Par ailleurs, à l'image de ce qui a été réalisé dans les villes européennes, la mise en valeur des centres historiques est créatrice d'emplois. Les activités touristiques et récréatives peuvent devenir une source de développement pour des agglomérations du sud.



## Paroles d'acteurs

*L'organisation française des transports publics constitue une référence internationale. Le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) est régulièrement sollicité par de potentiels partenaires dans les pays émergents pour développer les échanges de bonnes pratiques et intensifier les relations entre les autorités organisatrices de ces pays et les collectivités françaises. À titre d'exemple, le GART est intervenu en 2011 dans le cadre des échanges entre les villes françaises et leurs partenaires en Inde et a reçu, en 2012, plusieurs délégations étrangères venues s'informer de l'organisation des transports publics en France.*

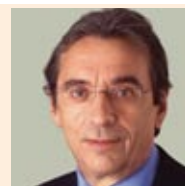
*Pour aller plus loin et faciliter encore la mobilisation de ses adhérents, le GART a décidé de signer un partenariat étendu avec CODATU dont l'expertise dans le domaine*

*de la coopération décentralisée est bien connue. Ce partenariat permet le développement des activités de CODATU en intensifiant notamment les relations inter-Autorités Organisatrices de Transports (AOT). Les échanges des AOT avec leurs homologues étrangers sont déjà nombreux mais ils ne sont pas toujours valorisés à la hauteur de ce qu'ils représentent.*

*Tandis que le développement urbain durable dans les pays du Sud devient un des enjeux majeurs du XXIème siècle, la planification et l'organisation des transports revêtent un caractère stratégique tant d'un point de vue économique que social et environnemental.*

*Ce partenariat est déjà très fructueux et a*

**Roland Ries**  
Président du GART,  
Sénateur-maire de Strasbourg



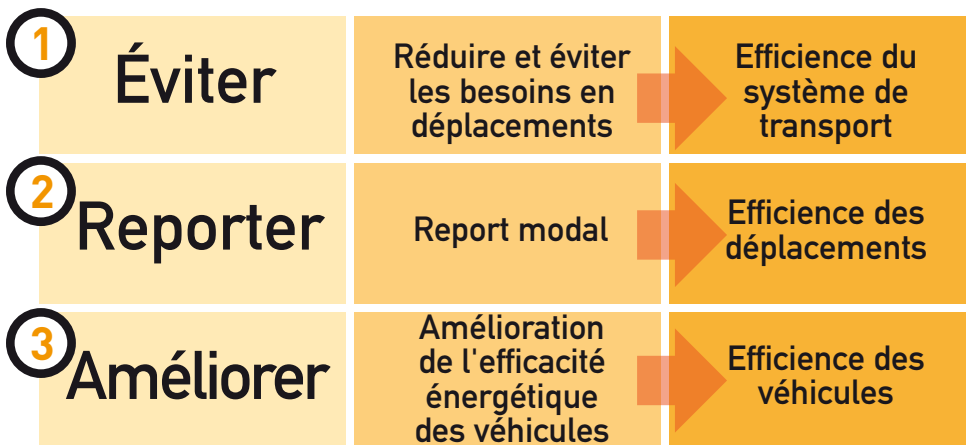
*permis de faire connaître l'expertise des adhérents du GART, notamment à l'occasion de la quinzième conférence internationale organisée par CODATU à Addis Abeba, en octobre 2012.*

*En donnant encore plus d'écho aux coopérations internationales existantes et en développant de nouveaux liens avec des pouvoirs locaux à l'étranger, la coopération GART/CODATU aura pour objectif, en 2013, d'inscrire les agglomérations françaises dans le réseau des « villes globales ».*

## Eviter - Reporter - Améliorer : le nouveau paradigme de la mobilité urbaine soutenable

En français, le changement de vocabulaire du transport à la mobilité correspond à un changement d'approche : on considère en premier la demande en déplacements plutôt que l'offre d'infrastructures. Dans cette même logique, la communauté d'experts internationale du transport a défini depuis quelques années un nouveau paradigme pour le secteur des transports : *Eviter – Reporter – Améliorer* (E-R-A). Le premier terme « Eviter » se réfère au besoin d'améliorer l'efficacité du système de transport, à travers l'intégration transport-urbanisme et la réduction du nombre de déplacements et de la longueur de ceux-ci. « Reporter » correspond au report modal des transports individuels, fortement consommateurs d'énergie, vers des modes plus efficaces : les modes actifs et les transports collectifs. À travers le troisième terme de ce concept « améliorer », il s'agit à la fois d'améliorer les performances énergétiques des modes de déplacement et d'optimiser l'usage des infrastructures de transport.

Ce paradigme propose ainsi une méthodologie pour favoriser la mise en œuvre d'une mobilité urbaine soutenable afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les consommations d'énergie, et les pollutions atmosphériques et sonores ainsi que l'accidentologie, tout en garantissant des conditions de mobilité adéquates et en améliorant la qualité de vie dans les villes.



# L'expertise des collectivités territoriales françaises au service de la mobilité soutenable

Le système français d'organisation des transports et de la mobilité urbaine est reconnu à l'étranger pour diverses raisons. Tout d'abord, on peut citer l'existence des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) et la fiscalité dédiée au financement de la politique de transport. Ensuite, l'approche globale des plans de déplacements urbains et le modèle d'organisation du service public de transport sont regardés avec un grand intérêt par les observateurs étrangers. Enfin, il convient de mentionner les systèmes de transport à proprement parler ainsi que les aménagements urbains qui mettent en valeur le patrimoine et permettent aux habitants de profiter d'un espace public ouvert et convivial.

Depuis la promulgation de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), les collectivités locales ont acquis une expertise dans les transports et la mobilité urbaine qui peut apporter des éclairages pertinents dans d'autres agglomérations.



## La gouvernance de la mobilité

Pour mettre en place une politique de transport et de mobilité, l'existence d'autorités organisatrices est primordiale. L'expérience française acquise depuis trente ans dans ce domaine est incontestable. Toutefois, le mode de fonctionnement des autorités organisatrices de transport (AOT) est peu valorisé à l'étranger. Les efforts de coordination des acteurs publics et privés dans les agglomérations ainsi que la tendance à l'intégration des compétences associées à la mobilité urbaine à une échelle métropolitaine, offrent un référentiel et des exemples pertinents.

Dans beaucoup de pays en développement, le processus de décentralisation n'est pas abouti. Soit les services urbains demeurent de la compétence de l'Etat, soit ils sont attribués à des collectivités dont le périmètre d'action ne correspond pas au bassin de mobilité des agglomérations.

Les questions de ces décideurs locaux sont similaires à celles qui ont nourri la réflexion des élus locaux et des responsables transport ces dernières décennies en France.

L'intégration des compétences et la coordination des acteurs autant que la démarche adoptée peuvent être les sujets d'échanges fructueux. Par ailleurs, les schémas institutionnels peuvent servir de référence dans des pays qui souhaitent renforcer leur démocratie locale et améliorer leurs services publics urbains.

Enfin, l'outil de financement des politiques de transports urbains en France, le Versement Transport, est cité en exemple dans tous les documents internationaux de référence. Cette fiscalité locale dédiée éveille un intérêt certain pour des collectivités qui cherchent à développer leurs réseaux de transport collectif avec des budgets limités.

## La planification des déplacements

Les plans de déplacements urbains permettent de fixer des objectifs pour le développement de l'offre de transport (transports collectifs, voirie, la marche, le vélo, le stationnement) en fonction

de la demande de déplacements. Ils définissent la politique de transports d'une collectivité pour dix ans en s'investissant de plus en plus sur des enjeux transversaux tels que l'intégration transport – urbanisme, la sécurité routière, l'accessibilité des transports, ou l'environnement.

Ce mode de planification multimodale visant à maîtriser l'usage de l'automobile fait souvent défaut aux villes du Sud.

À travers des coopérations, l'expérience acquise dans l'hexagone peut faciliter la réalisation d'une telle démarche depuis la phase de diagnostic, en passant par le processus de concertation et jusqu'à la mise en œuvre et l'évaluation.



### Grand Toulouse – Chongqing (Chine)

#### Echanges d'expertise sur la planification des déplacements et la gouvernance

Depuis qu'elle a été élevée au rang de municipalité autonome en 1997, Chongqing connaît un développement économique sans précédent. En 2010, son taux de croissance s'élevait à + 17,1 % contre + 10,3% au niveau national. Le plan d'urbanisme prévoit une augmentation de 50 % de la population à l'horizon 2020. Chongqing comptera alors 9,2 millions d'habitants. Le nombre de voitures particulières qui était de 320 000 en octobre 2005 est estimé à 1,6 millions à cet horizon. En conséquence, les déplacements quotidiens en voiture particulière risquent de décupler en dix ans. Le développement très rapide de la plus grande métropole du centre du pays soulève de nombreux défis pour les autorités. La pollution atmosphérique atteint des niveaux inquiétants, parmi les plus élevés de Chine.

Toulouse et Chongqing sont jumelées depuis 1981, ce qui en fait un des jumelages franco-chinois les plus anciens. Depuis 2000, la coopération est centrée sur le développement du transfert technologique entre les deux villes, tout en maintenant les échanges économiques et culturels. La coopération sur les déplacements urbains a été initiée en 2003 par une mission technique composée de la ville de Toulouse, l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine et du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest. Depuis, les échanges ont permis de recueillir des données de mobilité sur l'agglomération de Chongqing et de produire des échanges croisés entre les deux villes. Un premier rapport d'expertise, livré en 2004, portait sur

le plan de déplacements urbains de Chongqing. Le deuxième qui revenait sur les cinq axes de coopération a été remis aux responsables chinois en 2009. Il a permis d'alimenter le débat entre les différents services sur l'organisation des transports, la gouvernance et la place des modes alternatifs à la voiture dans l'agglomération de Chongqing.

Le dernier accord de coopération signé en 2011, porte spécifiquement sur le développement urbain durable et les transports publics. D'une durée de deux ans, il est articulé autour de quatre axes :

- Développement urbain durable : accompagnement de la municipalité de Chongqing pour l'établissement des principes directeurs intégrant planification urbaine et organisation des transports sur le nouveau district de Liang Jiang.
- Transports publics : accompagnement de la municipalité de Chongqing par une expertise technique dans la mise en œuvre expérimentale et novatrice de projets de transports dans le cadre de l'aménagement urbain du district périurbain de Tong Liang.
- Communication : échange de savoir-faire sur la communication institutionnelle en matière de déplacement urbain.
- Processus décisionnel : appui à la municipalité de Chongqing dans la recherche de l'amélioration du processus décisionnel.

## Grand Lyon et Addis Abeba (Ethiopie) Le transport : volet majeur de la planification stratégique

*Addis Abeba, avec plus de 4 millions d'habitants, regroupe plus du tiers de la population urbaine du pays. La capitale éthiopienne, centre diplomatique du continent africain, connaît depuis dix ans une croissance démographique soutenue : sa population augmentant de 4 % chaque année. Selon ONU-Habitat, elle devrait ainsi compter 10 millions d'habitants en 2025.*

*Le système de transport d'Addis Abeba est actuellement en pleine mutation. Même si le trafic individuel motorisé est toujours minoritaire dans la ville (autour de 10 %), sa part modale augmente régulièrement. Cette motorisation pousse les autorités à la modernisation de l'offre de transport. L'opérateur de transport public de la ville, Anbessa City Bus Service transporte actuellement 400 000 voyageurs par jour. Même en doublant la flotte, les bus demeurent surchargés en heures de pointes. Par ailleurs, les minibus et les taxis (10 000 véhicules) développent une offre artisanale indispensable pour répondre à la demande mais qui mérite d'être plus structurée.*

*En 2000, l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise appuyée par l'Ambassade de France a amorcé une coopération avec la municipalité d'Addis Abeba pour appuyer la démarche de révision du Schéma directeur. Sur financement de l'Ambassade de France et du Grand Lyon, l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise a accompagné une équipe d'urbanistes locaux afin de développer une planification stratégique. Cet exercice a débouché sur la validation en 2002 d'un nouveau Schéma Directeur qui proposait un développement d'une armature urbaine polycentrique canalisant l'urbanisation*



*le long de corridors de développement, destinée à être desservie par du transport en commun. De 2003 à 2009, le ministère des Affaires étrangères, puis l'AFD, ont financé la mise en application du schéma directeur, avec entre autre un volet concernant les études des principales lignes de transport en commun à développer. Parallèlement, en 2006, une étude financée par la Banque Mondiale élabore un Schéma Directeur du réseau de transport urbain en conséquence.*

*Depuis 8 ans, des emprises ont été réservées sur les deux axes de déplacements principaux pour permettre le développement (en cours) d'un système de métro léger et de lignes de BRT complémentaires. L'AFD a été sollicitée pour financer la mise en place d'un BRT le long d'un corridor prioritaire de 12 km*

*sur un axe nord-sud. Au-delà du financement des infrastructures et la mise en place d'un système de gestion et d'exploitation du BRT, l'AFD a prévu de soutenir le renforcement de capacités du Bureau des routes et des transports qui a vu le jour en 2011 au sein de la municipalité d'Addis Abeba. Il est l'équivalent d'une autorité organisatrice des transports et il coordonne l'ensemble de l'offre.*

*Par ailleurs, une nouvelle révision du Schéma Directeur a été lancée en 2012. Celle-ci fait suite à une évaluation de la mise en œuvre du précédent. L'Agence d'urbanisme lyonnaise appuie à nouveau l'équipe*

*d'urbanisme constituée pour l'occasion, particulièrement sur l'enjeu majeur d'articulation entre les infrastructures de transport et l'urbanisme, notamment l'insertion urbaine de stations majeures du métro léger.*

## La gestion de la circulation et le développement des modes actifs

Les agglomérations françaises ont développé depuis quelques années des compétences certaines en termes de gestion de la circulation : l'aménagement de la voirie, l'organisation des carrefours, l'information des usagers mais également l'accompagnement des maîtres d'ouvrage dans leurs travaux, l'ingénierie du stationnement, etc.

Les services voirie sont passés d'un rôle d'organisation et de régulation du trafic automobile à un rôle d'accompagnement du développement de

la mobilité multimodale.

Les réflexions menées sur le partage de la voirie, notamment dans le but de développer l'usage des modes actifs (la marche et le vélo), pourraient permettre de trouver des solutions adaptées à des pays moins avancés, où les piétons et les cyclistes ne bénéficient pas des mêmes conditions de déplacements.

### Région Île-de-France et Antananarivo (Madagascar)

#### Ligne 119 : premier volet du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine

Antananarivo connaît depuis plus d'une décennie une forte croissance démographique, de l'ordre de 4,5 % par an. L'agglomération, à la topographie montagneuse, compte aujourd'hui près de 2 millions d'habitants. 66 % des 4,2 millions de déplacements urbains journaliers se font à pied tandis que 70 % des déplacements motorisés sont assurés par les transports collectifs. La structure dense du réseau viaire de la ville et le manque de moyens de la municipalité empêchent cependant le système de transport collectif de gérer efficacement l'augmentation rapide des demandes de mobilité.

Depuis 1989, la région Île-de-France et la Commune Urbaine d'Antananarivo (CUA) sont liées par un accord de coopération décentralisée. D'abord axé sur la réhabilitation et l'équipement d'écoles primaires de la capitale de Madagascar, ce partenariat très actif cible désormais le développement urbain de la ville. En 2008, les deux partenaires ont ainsi créé l'Institut des Métiers de la Ville (IMV). Cet organisme basé à Antananarivo a pour vocation d'accompagner la commune urbaine d'Antananarivo dans le développement de sa maîtrise d'ouvrage et la gestion de ses services urbains.

L'IMV est une plateforme au service de la coopération décentralisée Ile-de-France - CUA. Il constitue un appui institutionnel permanent

auprès des responsables de la CUA. Les employés de l'IMV sont mis à disposition d'autres services de la commune (Direction des Affaires Financières, Direction des Déplacements Urbains, etc.) afin de disposer d'une meilleure coordination entre les projets IMV et l'activité des autres services de la municipalité.

Avec la création de l'IMV, un Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU) a vu le jour afin d'une part, d'animer la concertation entre les différents acteurs du secteur des transports

urbains dans l'agglomération d'Antananarivo et d'autre part, de travailler sur des lignes pilotes dans le but d'appliquer de façon opérationnelle les objectifs du PAMU, et créer ainsi un effet de levier pour agir sur l'ensemble de l'agglomération.

Ainsi, l'IMV a permis la mise en service de la ligne « pilote » 119. Ce projet a donné lieu à une série de travaux de voirie visant à fluidifier la circulation des bus et à augmenter le niveau de service fourni aux usagers notamment

par la mise en place d'abris voyageurs. Il a également donné lieu à des aménagements d'espaces publics aux terminus de la ligne où se concentrent des activités commerciales. Le dialogue avec les riverains a conduit à un embellissement des gares et une meilleure accessibilité sur le site.



## Le développement et la gestion de réseaux multimodaux

Les villes françaises de plus de 200 000 habitants ont développé des réseaux multimodaux autour d'axes de transport à haut niveau de service.

Grâce à d'importants investissements, les collectivités ont ainsi acquis une expérience certaine dans la maîtrise d'ouvrage de lignes de métro, de tramway ou de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS). Ces projets, de plus en plus complexes, conjuguent les défis techniques, juridiques, politiques et financiers.

La gestion des réseaux de transport collectif est également un domaine dans lequel les collectivités locales françaises et leurs partenaires ont démontré leur savoir-faire. L'amélioration de la qualité de service pour les populations a été portée par les autorités organisatrices de transport conjointement avec leurs opérateurs.

Les décideurs étrangers qui visent à rendre leurs réseaux plus performants se montrent généralement fort intéressés par l'expertise acquise en termes d'exploitation des réseaux, mais également celle associée à la contractualisation entre une AOT et un opérateur, notamment à travers la délégation de service public.



## Paroles d'acteurs

*Les autorités organisatrices de transport (AOT) françaises ont acquis une expertise qui mérite d'être partagée avec nos homologues à la tête des villes des pays en développement. Depuis trente ans, nos collectivités locales planifient et organisent des réseaux de transport collectif qui se sont considérablement développés. Si nous pouvons mesurer la tâche accomplie dans nos agglomérations, nous pouvons imaginer l'ampleur de la tâche à laquelle doivent faire face les décideurs des villes en développement.*

*À travers des coopérations, nous pouvons servir de référence politique quant aux perspectives de décentralisation et de création d'autorités organisatrices de*

*transport. Dans beaucoup de pays l'organisation des transports urbains est encore très centralisée. Or, l'expérience française le démontre, la gouvernance locale est essentielle pour répondre aux besoins des populations.*

*Nous pouvons également apporter un appui technique aux collectivités locales dans la mise en œuvre des politiques de transport. Ainsi chaque fois que je le peux, je propose à nos partenaires d'accueillir des responsables des transports pour quelques semaines afin qu'ils apprennent de nos activités quotidiennes. Nos AOT sont en effet des centres d'expertise publique qui*

**Bernard Rivalta**

Président du SYTRAL

Vice-président du GART en charge de l'action internationale



*méritent d'être ouverts sur le monde.*

*Parce que, comme je le dis régulièrement à nos homologues du sud qui viennent nous voir, la construction d'une ligne de métro ou de tramway, avec de bons partenaires, tout le monde peut le faire. Toutefois, l'exploitation quotidienne de ces transports de masse représente un défi majeur. En offrant un appui désintéressé à la maîtrise d'ouvrage, nous pouvons ainsi faciliter la mise en œuvre d'un service efficace.*

## Coopération SMTC Clermont-Ferrand – Cuenca (Equateur) L'inscription de l'expertise publique dans un consortium français

Située à 2500 m d'altitude, la ville de Cuenca avec 500 000 habitants est une des principales agglomérations d'Equateur. Elle prévoit la construction d'une ligne de tramway d'une longueur de 11 km. Un appel d'offres international a été lancé pour la réalisation de cette infrastructure. Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs (SMTC) de Clermont-Ferrand a été associé à un consortium français pour répondre à celui-ci. Il est composé pour le matériel roulant et les équipements d'ALSTOM et COFELY INEO et pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage, la supervision des travaux, la mise en place d'un système de gouvernance et l'assistance à la mise en place de l'exploitation du SMTC Clermont-Ferrand et ARTELIA Ville et Transport.

Ce schéma est particulièrement original. C'est la première fois qu'une collectivité finance sa coopération sur le projet pour lequel elle apporte son expertise. La loi équatorienne permet en effet à la ville de Cuenca d'engager un dialogue compétitif de gré à gré avec un groupement dont le chef de file est une collectivité

locale étrangère. Clermont-Ferrand et Cuenca partagent certaines caractéristiques urbaines. D'une part, leur centre historique est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et d'autre part le relief contraint l'urbanisation et l'organisation des transports. Enfin, chacune des villes accueille le siège d'une importante entreprise de pneumatiques.

Ce projet de tramway est financé par la Réserve pays émergents du ministère de l'Économie et des Finances qui a deux objectifs : l'appui au développement dans le cadre de l'Aide Publique au Développement (APD) française et le soutien à l'export (acquisition de références à l'export, pénétration des marchés émergents ou maintien des positions acquises).

Pour le syndicat des transports de l'agglomération clermontoise, l'objectif est à la fois d'apporter une contribution à l'export de l'ingénierie et à l'industrie française et de développer un projet motivant et formateur pour les équipes de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant auvergnat.





## Coopération Nantes Métropole – Agadir (Maroc) De la planification des déplacements au Bus à Haut Niveau de Service

*Dynamisée par l'exode rural marocain et la bonne santé économique de la région, la population du Grand Agadir est passée de à 235 000 à 680 000 habitants entre 1982 et 2009. L'agglomération est ainsi devenue la cinquième plus grande du Maroc. Au cours des années 2000, cette explosion démographique a mis en difficulté l'organisation et la gestion des transports urbains dans la communauté urbaine d'Agadir. Dans le centre ville, la congestion du trafic est devenue un problème grandissant, notamment en été, quand la ville endosse pleinement son rôle de station balnéaire. En périphérie, où les zones résidentielles se développent, les transports publics restent sous-dimensionnés.*



*adaptées pour remédier à la congestion et la dégradation de la qualité de l'air. Dans ce cadre, la commune urbaine d'Agadir prévoit la réalisation d'un réseau de bus à Haut Niveau de Service (BHNS), dont une première ligne irriguerait la partie centrale d'Agadir, son port, son université, ses centres administratifs principaux, etc. Elle envisage également le développement des modes doux afin de fluidifier la*

*Dans le cadre d'accords de coopération dans plusieurs domaines, dont celui des déplacements, mis en œuvre depuis près de vingt ans, Agadir et la ville de Nantes, puis Nantes Métropole ont fait le choix, au cours des années 2000, d'orienter leur coopération vers le thème des transports urbains. La première action, en 2001, a consisté en l'établissement par Nantes Métropole et son exploitant, la Semitan, d'un rapport d'opportunité d'une ligne de tramway reliant en ligne droite le port d'Agadir aux villes du Sud de l'agglomération, Inezgane et Aït Melloul.*

*À la fin de l'année 2007, une démarche de Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été initiée par la commune urbaine d'Agadir et les deux organismes nantais précités ont accompagné leur partenaire marocain à travers une assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration et la mise en œuvre du PDU du Grand Agadir. Cette étude – qui a commencé véritablement en 2013 – a bénéficié d'un financement du Programme d'appui à la décentralisation, un programme franco-marocain destiné au renforcement des capacités de maîtrise d'ouvrage des collectivités locales marocaines.*

*Parallèlement, la collectivité française a proposé de mettre son expertise au profit de la recherche de solutions concrètes et*

*circulation dans la ville. En juin 2012, l'étude de faisabilité d'une 1<sup>ère</sup> ligne de BHNS a été lancée aux côtés d'un groupement de maîtrise d'œuvre français, piloté par la société SCE, qui s'est vu confier les études pré-opérationnelles financées par un Fonds d'étude et d'Aide au Secteur Privé (FASÉP). Nantes Métropole et la Semitan, qui avaient déjà réalisé de premières études d'insertion, vont continuer, dans le cadre d'un accord de partenariat, leur rôle de conseil sur les plans administratif et technique, maîtrise d'ouvrage et exploitation, auprès des élus et techniciens de la commune urbaine d'Agadir. Cette mission portera notamment sur les aspects suivants :*

- Participation à l'étude de tracé à partir des études déjà réalisées et des conclusions du PDU en cours d'élaboration.
- Appui à la rédaction des termes de référence pour l'appel d'offres permettant le choix du maître d'œuvre des travaux.
- Appui à l'élaboration de l'avant-projet sommaire de la variante retenue et définition des mesures complémentaires (parkings de rabattement, pôles d'échanges multimodaux, interrelation avec les transports interurbains).
- Avis technique sur les avant-projets détaillés réalisés par le maître d'œuvre à partir de l'avant-projet sommaire ; sur les termes de référence rédigés par le maître d'œuvre pour les appels d'offres chantier.
- Conseils techniques lors de la phase chantier.

## Comment Agir ?

### L'importance du diagnostic partagé

Les collectivités locales du Nord et du Sud peuvent faire face à des situations très variées à commencer par la taille des agglomérations et des budgets

disponibles. Mais au-delà de ces différences, de nombreux points communs peuvent servir de base pour des axes de coopération et le développement de projets.



Face aux problématiques de transports et de mobilité, le diagnostic est une phase très importante pour les partenaires. L'évaluation de la situation et la définition des solutions qui peuvent être apportées permettent un dialogue des cultures. L'analyse conjointe permet à la fois de mieux connaître le mode de fonctionnement de l'autre collectivité et d'identifier le périmètre d'action de la coopération et enfin de dimensionner le projet. Celui-ci peut d'ailleurs contenir un volet lié à l'évaluation de l'offre de transport et de mobilité afin de développer des outils d'aide à la décision.

### Coopération Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et l'Etat du Guanajuato (Mexique)

*En 2011, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) a signé un accord de coopération avec le Gouvernement de l'État de Guanajuato au Mexique. Cet accord de coopération, basé sur un partage de savoirs et savoir-faire, porte sur le développement du territoire urbain de Guanajuato.*

*Pour la partie mexicaine, l'objectif principal était de trouver une solution innovante en matière de transport urbain pour la ville de Guanajuato et la zone métropolitaine de León. L'Ambassade de France au Mexique a présenté le développement de l'agglomération de Bordeaux puis a servi d'intermédiaire pour permettre une coopération à dimension transversale.*

*Les « Zones Métropolitaines » au Mexique tentent d'appréhender le phénomène de la croissance urbaine à une échelle plus large que celle de la commune. Au cours des échanges entre les référents de la Zone Métropolitaine de León (ZML) et de la CUB, il a été constaté qu'il existait une forte interdépendance économique, sociale et culturelle entre les quatre villes de la zone métropolitaine et la ville de Guanajuato qui se traduisait par de nombreux déplacements quotidiens des populations. Les*

*partenaires mexicains ont alors évoqué l'idée de compléter le train inter-urbain étatique par un tram-train « métropolitain » qui relierait les villes de la ZML et la ville de Guanajuato permettant ainsi de renforcer l'identité et la cohésion métropolitaine. Le projet tram-train à Guanajuato fait ainsi écho à la politique de transport menée par la CUB, où une ligne de 7 km est également en projet.*

*La démarche adoptée par les deux partenaires pour mener à bien la réalisation de ce projet se veut pragmatique. Un travail de compilation des données existantes est engagé pour permettre de cartographier l'ensemble des projets d'aménagement en cours sur le territoire urbain de Guanajuato.*

*La CUB intervient pour aider les partenaires mexicains à identifier les études à réaliser et les éléments importants à analyser dans un projet de transport. Les services analysent des études qui ont déjà été réalisées et des informations existantes qui pourraient servir pour le projet de tram-train. Ce travail est un préalable à la mise en place d'un cahier des charges pour l'étude de faisabilité du projet de tram-train.*

## Agir pour renforcer les capacités en maîtrise d'ouvrage

Pour accompagner durablement sa collectivité locale partenaire, la collectivité française peut s'engager sur le long terme dans une coopération décentralisée, incluant un volet «appui institutionnel». Il s'agit d'accompagner le renforcement de la maîtrise d'ouvrage de la collectivité partenaire, c'est-à-dire sa capacité politique et technique à définir globalement un projet pour la mobilité urbaine sur son territoire.

Renforcer la maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale touche à son essence même. En effet, il s'agit d'accompagner une collectivité à gouverner son territoire. Par rapport à d'autres formes de coopération, la valeur ajoutée de la coopération décentralisée se trouve dans cet échange entre pairs.

Au delà de la notion française habituelle de maîtrise d'ouvrage – liée à la fourniture de biens et services – il convient ici d'appréhender toutes les dimensions de la « maîtrise » par l'institution locale de ses pouvoirs et de leur mise en œuvre :

- organisationnelle (organisation et management de ses services, ressources humaines et financières, relations entre élus et services,...) ;
- technique (maîtrise des procédures et des projets, qualifications et savoir-faire sectoriels,...) ;
- politique (fonctionnement de la démocratie représentative et participative, définition de politiques et stratégies locales,...) ;
- et territoriale (mobilisation et animation des acteurs locaux).

Toute démarche de renforcement de la maîtrise d'ouvrage contient une dimension politique. Les élus ont là un rôle à jouer indispensable et irremplaçable, malgré la difficulté d'articuler politiques de long terme et nécessité de répondre aux besoins et attentes des populations. Autant de thèmes liés à la maîtrise d'ouvrage sur lesquels les élus français ont des savoir-faire spécifiques à apporter, en partie distincts de ceux que peuvent apporter les techniciens des services.

Trois éléments apparaissent comme des conditions de réussite pour renforcer la maîtrise d'ouvrage :

- L'organisation du partenariat dans la durée : même si cela peut se traduire par des projets limités dans le temps, le renforcement de la maîtrise d'ouvrage est un processus long, au-delà de la temporalité des mandats électifs. Deux facteurs aident à prendre la mesure de ce long terme : le conventionnement entre les deux collectivités d'une part, la continuité du suivi technique du partenariat au sein de chacune des deux collectivités partenaires d'autre part.
- L'organisation des financements et le pilotage du partenariat : autant que possible, le dispositif de financement de la coopération et le mode de pilotage du partenariat doivent permettre à la collectivité partenaire d'exercer effectivement sa maîtrise d'ouvrage. Ceci implique de la mettre en situation de décision, y compris pour l'attribution de certains financements. Cela suppose également de passer par les circuits financiers prévus par la législation nationale. Un dispositif rigoureux de suivi et d'évaluation des projets mis en œuvre est alors nécessaire, conjointement piloté par les deux collectivités coopérantes.
- La mobilisation des acteurs du territoire au Sud : la relation entre la collectivité du Sud et les acteurs de son territoire constitue une question clef du renforcement de la maîtrise d'ouvrage (reconnaissance de l'institution, démocratie locale, participation à la réalisation des projets, meilleure perception des taxes,...). L'implication d'acteurs français équivalents auprès de leur collectivité peut y contribuer. Mais il convient de distinguer cette approche de celle, plus large, qui concerne l'ensemble des relations mutuelles entre des associations, entreprises ou organismes des deux territoires et qui ne s'inscrit pas forcément dans une logique de renforcement institutionnel de la collectivité.

## Coopération Région Rhône-Alpes – Grand Lyon- Hô Chi Minh Ville Une coopération Nord-Nord-Sud

Hô Chi Minh Ville est la plus grande ville du Vietnam avec près de 8 millions d'habitants. Les pratiques de mobilité sont marquées par une forte présence des deux roues motorisées et une faiblesse de l'offre de transports collectifs. L'ouverture économique du pays en 1986, le Doi Moi, a également engendré un accroissement de la part de voitures individuelles. Cette situation oblige le Comité Populaire de Hô Chi Minh Ville à engager une réflexion sur la mise en place d'un réseau de transports de masse. Une ligne de métro est actuellement en construction sous la maîtrise d'ouvrage de la Management Authority for Urban Railways (MAUR), un comité sous la direction du président du comité populaire de Hô Chi Minh Ville. Elle devrait être ouverte en 2017. Cinq autres lignes sont prévues d'ici 2020.

Le PADDI est un projet de coopération décentralisée entre la Région Rhône-Alpes, le Grand Lyon et la Province de Hô Chi Minh Ville. Ces collectivités entretiennent un programme de coopération depuis 1997, notamment dans les secteurs de la formation, de la santé, et de la gestion urbaine. Dès 2001, il a été décidé de mettre l'accent sur ce dernier thème. En 2005, un centre de prospective et d'études urbaines, le PADDI, a été créé à Hô Chi Minh Ville. Cet organisme de coopération franco-vietnamien a vocation à répondre aux demandes locales et s'inspirer des méthodes et des savoir-faire français.

Il forme des professionnels vietnamiens et se positionne en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage. Le PADDI fait appel à divers organismes de la région pour répondre aux attentes des partenaires vietnamiens. Ainsi les services du Grand Lyon, l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL, le SMTC de Grenoble, etc. sont mis à contribution. Un travail associant l'Agence d'urbanisme lyonnaise a été effectué sur l'articulation transport-urbanisme ; tandis que des missions ont porté sur la mise en place d'une Autorité Organisatrice de Transport, les contrats d'exploitation, le graphichage, la sécurité routière ou les ouvrages souterrains.

Le PADDI s'est également intéressé à l'amélioration de la circulation et au renforcement de l'offre de transport à Hô Chi Minh Ville. Suite à une mission d'assistance technique menée en juin 2009 sur « le projet pilote de ligne de bus en site propre », le PADDI et le Département des Transports et des Communications ont organisé un séminaire sur la mise en place d'un réseau Bus Rapide Transit (BRT), associant l'AFD et la Banque Mondiale pour échanger sur les perspectives de financement d'une étude de faisabilité. Par ailleurs, l'accueil de hauts responsables vietnamiens en charge des transports au SYTRAL a permis de compléter le dispositif de formation.

## Paroles d'acteurs



**Jean-Louis Léonard**  
Président de CODATU  
Député honoraire  
Maire de Chatelaillon-Plage

Il est aujourd'hui avéré que le développement de nos aires urbaines doit se faire sous le prisme de la soutenabilité. La mobilité en est une composante essentielle. Pollution, sécurité routière, inégalités sociales, ces enjeux s'inscrivent dans une vision globale à laquelle nous, collectivités territoriales, nous nous devons de répondre. En cela, les coopérations décentralisées sont une forme de réponse crédible. Partager nos expériences et notre expertise au service d'une

mobilité soutenable relève de l'intérêt public et contribue à améliorer nos compétences sur nos territoires.

Les réseaux tels que CODATU mais aussi Cités Unies France (CUF), et bien sûr Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) sont des éléments moteurs pour des professionnels de l'action internationale. Ces structures nous permettent de nous rencontrer et de partager nos expériences, nos impressions. Par l'intermédiaire de notre réseau, nous essayons à CODATU de développer et d'intensifier les échanges au travers de formations, et de conférences. Nous souhaitons également nous inscrire au plus près de l'action des collectivités territoriales d'une part en initiant

ou en appuyant des coopérations et d'autre part en offrant une plateforme de capitalisation de ces expériences.

Enfin, nous inscrivons l'action de CODATU dans la mise en relation des acteurs locaux et globaux. Ainsi CODATU a signé un partenariat avec UN-Habitat afin de travailler sur les enjeux du transport et de la mobilité dans les villes en développement, en prévision de la prochaine conférence Habitat III. Les structures de réseau nous permettent de progresser et d'avancer. Pour autant ces structures ne pourraient exister sans l'engagement des collectivités à leurs côtés, une réciprocité créatrice qui se doit d'être perpétuée.

## Pourquoi s'engager sur les transports et la mobilité urbaine à l'international

Le développement durable qui est à présent au centre des politiques publiques répond à des problématiques globales autant que locales. L'investissement des collectivités dans la diffusion de bonnes pratiques s'inscrit dans une démarche de solidarité territoriale internationale.

Le dialogue entre pairs et la confrontation à des situations différentes est un outil efficace pour permettre le développement de politiques urbaines adaptées aux besoins présents et futurs des populations. Il permet une réflexion en miroir à la situation nationale et locale et offre un certain recul aux élus et aux techniciens qui participent à ces échanges.

Ainsi, les coopérations permettent d'engager les agents dans des missions gratifiantes. A travers des opérations ponctuelles inscrites dans un partenariat de long terme, les techniciens bénéficient d'une occasion unique de s'investir sur un projet enrichissant et très formateur.

Elles sont également l'occasion de valoriser des partenaires économiques implantés sur les territoires. En s'appuyant sur l'expérience en maîtrise d'ouvrage des collectivités françaises, le travail de l'ensemble des acteurs de la filière est mis en valeur. Les relations nouées avec des collectivités dans les pays émergents peuvent ouvrir des perspectives aux bureaux d'études, opérateurs, industriels, etc

## Paroles d'acteurs

*Depuis 2005, l'AFD a largement étendu ses activités en matière d'appui aux transports publics de masse dans une perspective d'accompagnement d'un développement urbain durable. Elle soutient le secteur des transports urbains sur les plans fonctionnel et institutionnel, sans a priori technologique ni organisationnel, dans une approche multimodale globale de la mobilité. Elle tient compte des enjeux de l'intégration des populations fragiles, du respect de l'environnement, de l'équilibre économique et financier des infrastructures. Elle promeut des modèles qui concilient l'amélioration de la productivité urbaine, l'efficacité énergétique et la lutte contre le changement climatique.*

*Le développement de transport de masse ne peut reposer sur les seuls investissements en infrastructures. Les collectivités territoriales ont un rôle central à jouer dans l'organisation et l'articulation des divers modes de transports, en harmonie avec la*

*dynamique du développement urbain. Il est indispensable d'appuyer l'amélioration des outils de planification, de financement, d'organisation et de régulation du transport urbain pour introduire la cohérence indispensable au développement durable des villes partenaires.*

*Le financement du métro à Istanbul, Saint-Domingue, Rio de Janeiro, Bangalore, Le Caire, de tramway à Rabat et Casablanca, de train suburbain à Tunis, de transport aérien par câble à Medellin, de navettes maritimes à Izmir ou de bus rapides à Curitiba, Amman, Lagos, Cebu et Dhaka, tout ceci est l'expression sur le terrain de cette stratégie de l'Agence, souvent conduite avec d'autres acteurs du développement.*

*Ces opérations ont été l'occasion pour l'Agence d'innover dans les schémas juridico-financier, en consentant à la collectivité*

**Dov Zerah**

Directeur général de l'AFD



*locale un financement sans garantie de l'État central, comme à Amman, ou en accordant un prêt à une société d'économie mixte locale avec la garantie de la collectivité, comme à Casablanca.*

*Pour mener à bien ces opérations, l'AFD s'appuie sur la richesse des expériences de coopération décentralisée, et sur les réseaux établis au sud par les collectivités françaises. Cette recherche d'une complémentarité d'approche et de compétences est particulièrement pertinente dans le cadre des projets de transports urbains, domaine complexe pour lequel les collectivités françaises ont développé un savoir-faire reconnu.*

## Conclusion

Dans l'action internationale des collectivités locales, le transport et la mobilité ne sont pas actuellement parmi les secteurs privilégiés et les projets sont encore rares. Toutefois, ils devraient se développer dans les années à venir. Les besoins des villes du sud sont de plus en plus grands tandis que les villes du nord ont acquis des compétences certaines pour l'organisation des déplacements, la réalisation d'infrastructures et la gestion des services de transport.

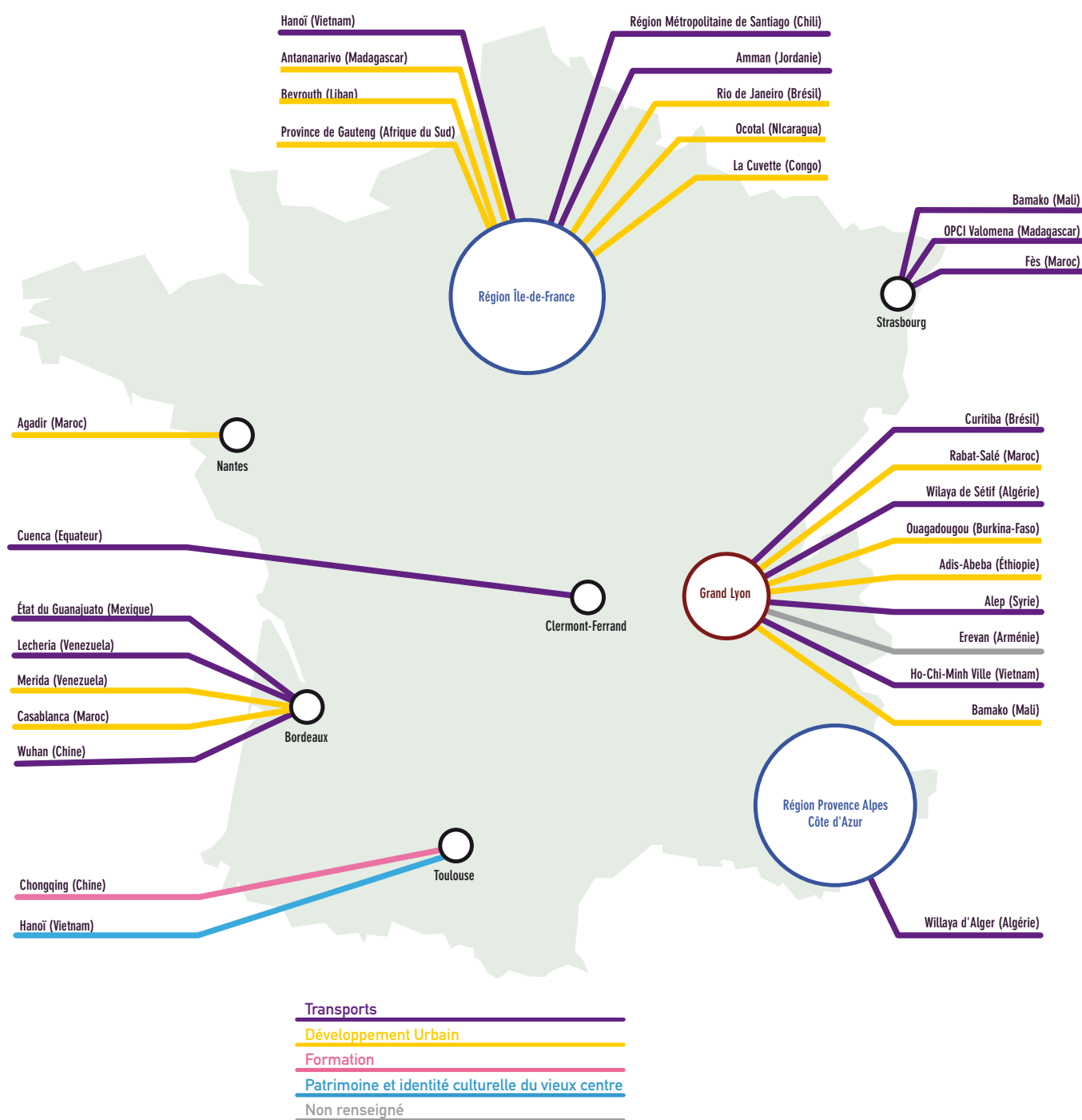
Par ailleurs, les projets de transport collectif et les politiques de mobilité soutenable permettent de répondre à de nombreux problèmes identifiés par les collectivités locales du sud et leurs partenaires de développement. D'une part, ils sont porteurs de croissance économique et de cohésion sociale et d'autre part, ils contribuent à la lutte contre le dérèglement climatique et la pollution atmosphérique.

Depuis les années 1980, les collectivités françaises portent des politiques d'agglomération afin d'accompagner la croissance économique tout en améliorant le cadre de vie des habitants.

Les politiques de transport sont au cœur de ces enjeux et les savoir-faire acquis localement à travers les succès et les échecs peuvent être d'une grande utilité dans des pays connaissant une forte urbanisation. L'image du « savoir faire » français est généralement très positive à l'étranger et travailler à l'international permet de prendre conscience de certains atouts que nous ne savons pas toujours valoriser.



# Carte des actions menées par les collectivités dans le domaine des transports et de la mobilité\*



\* Cette carte s'appuie sur une enquête réalisée auprès des collectivités locales françaises entre juin et octobre 2012. Elle représente, de manière non-exhaustive, les coopérations en cours.

Établissement public, l'Agence Française de Développement (AFD) agit depuis soixante-dix ans pour combattre la pauvreté et favoriser le développement dans les pays du Sud et dans l'Outre-mer. Elle met en œuvre la politique définie par le Gouvernement français.

Présente sur quatre continents où elle dispose d'un réseau de 70 agences et bureaux de représentation dans le monde, dont 9 dans l'Outre-mer et 1 à Bruxelles, l'AFD finance et accompagne des projets qui améliorent les conditions de vie des populations, soutiennent la croissance économique et protègent la planète : scolarisation, santé maternelle, appui aux agriculteurs et aux petites entreprises, adduction d'eau, préservation de la forêt tropicale, lutte contre le réchauffement climatique.

En 2011, l'AFD a consacré près de 6,9 milliards d'euros au financement d'actions dans les pays en développement et en faveur de l'Outre-mer. Ils contribueront notamment à la scolarisation de 4 millions d'enfants au niveau primaire et de 2 millions au niveau collège, et à l'amélioration de l'approvisionnement en eau potable pour 1,53 million de personnes. Les projets d'efficacité énergétique sur la même année permettront d'économiser près de 3,8 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an.

Cités Unies France fédère depuis 1975 les collectivités territoriales qui ont une action internationale. Association regroupant des élus de tous partis politiques, elle est l'inspiratrice des lois et des règlements qui ont fait de l'action internationale une compétence à part entière des collectivités.

C'est à la fois une fédération d'élus locaux, le partenaire conventionné du ministère des Affaires étrangères pour la coopération décentralisée et l'animateur par thèmes et par pays de cette coopération. C'est aussi la partie française de l'organisation mondiale des pouvoirs locaux : Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) dont le siège est à Barcelone et dont le président est le maire d'Istanbul.

CODATU réunit les différents acteurs du transport et de la mobilité urbaine : collectivités locales et ministères, universités et instituts de recherches, entreprise du secteur, etc. L'association est née en 1980, suite à la conférence mondiale sur les transports urbains organisée à Dakar. Elle a vocation à dynamiser les échanges de savoirs et de savoir-faire afin de favoriser la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine soutenable dans les villes des pays en développement.

Elle organise des conférences internationales, propose des formations aux décideurs des pays du sud et publie régulièrement des ouvrages sur ce thème. Par ailleurs, CODATU appuie l'action internationale des collectivités locales dans le domaine des transports et de la mobilité urbaine.

Créé en 1980, le GART compte 285 adhérents, autorités organisatrices de transport sur leur territoire (urbaines, départementales et régionales). Son objectif : mieux vivre et se déplacer en accompagnant et en développant la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle. Le GART est le porte-parole des AOT, il fédère les acteurs de la filière «Transport», valorise les bonnes pratiques, anime le débat et conseille ses adhérents.

