



Commission « Action Internationale » du GART animé en partenariat avec CODATU

Bernard RIVALTA, Président du SYTRAL, vice-président du GART, chargé de l'international et vice-Président du CODATU

Aujourd'hui, lorsqu'on construit une ligne de tramway, il faut aussi réfléchir dans le même temps à l'assainissement, l'adduction d'eau, les lignes d'électricité et donc faire avancer plusieurs projets en même temps. Si on y ajoute la nécessité d'organiser l'urbanisme autour de ces lignes de transport, et de ne pas faire l'inverse de ce qu'on fait depuis des années, c'est-à-dire faire de l'urbanisme et essayer de faire passer des engins de transports au milieu, on voit bien le besoin de cohérence.

L'argent va devenir rare et compliqué pour les collectivités territoriales françaises comme pour les autres et il faut donc que l'on regarde comment, avec qui et avec quoi on fait les meilleurs choix possibles. Je pense que nous avons aux titres du GART et de la CODATU une responsabilité de proposition d'organisation des collectivités dans les pays en voie de développement. Nous devons mener des opérations d'enseignement, expliquer l'autorité organisatrice de transports, la politique foncière, quels sont les équilibres financiers qu'il faut attendre sur toutes ces réflexions et comment on retrouve peu ou prou la meilleure rentabilité pour faire fonctionner les transports. Il faut donc savoir qui paie, qui peut payer.

Dans un organisme comme le SYTRAL, nous n'avons rien à vendre, rien à acheter. Nous avons simplement à partager. Nous voulons élever le niveau de la coopération, permettre d'avoir une vision globale afin d'utiliser au mieux l'argent dans les meilleures conditions et d'être les garants par rapport à la Banque Mondiale de la qualité de ce que nous proposons. C'est ce que nous allons essayer de faire à Addis-Abeba, c'est ce que nous allons essayer de faire à Vientiane.

Pierre SERNE, 2^e vice-président de la région Ile-de-France chargé des transports et des mobilités

La Région Ile-de-France a une politique de coopération décentralisée qui est de plus en plus sollicitée dans le domaine des transports en commun. D'abord parce que le réseau francilien est évidemment connu dans le monde entier comme l'un des plus développés au monde et que l'expertise française et francilienne en matière de transports en commun est elle aussi reconnue internationalement. Ensuite parce que les relations que nous avons concernent

généralement de grandes métropoles, souvent en très forte croissance démographique et qui connaissent par conséquent un certain nombre de difficultés à mettre en place ou à développer des réseaux de transport urbains performants, plus cohérents et mieux intégrés.

La région a des projets en cours avec Hanoi, Beyrouth, Antananarivo et en préparation avec Santiago et Sao Paulo en matière de transports urbains. Notre approche combine à la fois de l'expertise, des projets pilotes et la promotion des savoir-faire franciliens, qu'ils soient des savoir-faire de l'administration ou de plus en plus des savoir-faire de PME-PMI ou de sociétés franciliennes.

A Hanoi au Vietnam, nous avons été sollicités il y a plus de 10 ans essentiellement au départ sur une amélioration du système du réseau de bus de la ville. Nous avons d'abord mené deux projets européens de construction d'un pôle d'échange de bus à proximité d'un pont important et stratégique de Hanoi. Dans la continuité de ce projet, nous avons deux nouveaux projets pilote avec la réalisation cette fois de couloirs de bus. Hanoi s'est aussi lancée dans la construction de lignes de métro dont une est appelée la ligne française. La Région Ile-de-France travaille avec les autorités d'Hanoi sur la réalisation de cette ligne, notamment sur la question de l'intermodalité pour que les stations de métro soient cohérentes avec le réseau de bus. Malheureusement, n'ayant pas d'autorité organisatrice intégrant la gestion à la fois des bus et des métros, il y a encore beaucoup de problèmes.

La région métropolitaine de Santiago réfléchit quant à elle à la création d'une autorité organisatrice des transports et à l'intégration technique et tarifaire des zones périurbaines et rurales au réseau de transport urbain du Transantiago qui est un échec absolument patent. Il y a donc une pression politique très forte pour réussir la remise à niveau de ce réseau de bus et nous sommes appelés en soutien et en expertise pour aider à une intégration du système et à une autorité organisatrice.

Pour conclure, j'ai l'impression d'assister à une vraie évolution dans la demande qui nous est faite. Dans la plupart des grandes métropoles avec lesquelles on travaille, les problématiques, les défis sont presque les mêmes. Ce sont des questions que l'on se pose en permanence en Ile-de-France et donc c'est intéressant de voir à quel point on est vraiment sur une discussion entre pairs, confrontés aux mêmes défis qui sont les défis de la métropole durable.

Jean-Louis LEONARD, président de CODATU

A l'origine, CODATU est une conférence née dans les années 1980, alors qu'un grand nombre d'acteurs ont constaté la désorganisation des transports dans les pays en développement. Ils ont alors pris l'initiative de créer une conférence, à Dakar, réunissant l'ensemble des financeurs, des instituts de recherche, des collectivités, des acteurs du transport urbain, qu'ils soient publics ou privés, ainsi que tous les pays émergents ou émergés, ont un véritable besoin.

Petit à petit, cette conférence s'est transformée en une organisation, un réseau. CODATU est devenu un centre d'expertise, une espèce de grand forum, permanent, avec une petite

organisation mais qui crée du réseau. CODATU a vocation, avec le soutien de la recherche notamment, à démontrer les enjeux associés à la mobilité urbaine et stimuler les politiques de transports urbains en s'appuyant sur l'expérience de grands acteurs du transport comme le STIF ou le SYTRAL. Notre but est donc de débroussailler les thématiques et les territoires d'action, de travailler très en amont soit en intervenant en précurseur des financements de projets par le biais de bailleurs de fonds, l'AFD par exemple.

Nous intervenons dans le cadre d'actions pilotées par l'AFD, en partenariat avec la Banque Mondiale, nous appuyons les coopérations entre ville par exemple vis à vis du Grand Lyon et d'Addis-Abeba.

Etant donné les besoins qui s'expriment de plus en plus dans les pays en développement, nous souhaiter renforcer les interventions de formations des décideurs, et l'organisation en France de visites techniques et de stages, en partenariat avec les collectivités.

Nous permettons également ce que ne permet pas la loi finalement : cette coopération décentralisée sur les transports, au même titre qu'elle se fait sur l'assainissement ou sur l'eau, est possible avec CODATU. Nous sommes capables, c'est dans nos statuts et c'est dans nos objectifs, de prendre en charge un budget, de le traduire en termes d'action pour le compte d'une collectivité et de rendre compte à la collectivité en matière de prestations.

Eric HUIJBRECHTS, urbaniste à l'institut d'aménagement et d'urbanisme à la Région IDF, représentant de la Fédération nationale des agences d'urbanismes

La Fédération nationale des agences d'urbanisme couvre 53 métropoles en France, 35 millions d'habitants. C'est un outil technique au service des collectivités locales. Sur les 53 agences d'urbanisme, 17 sont actives régulièrement à l'international. Elles y trouvent un intérêt en termes d'échange, de comparaison, de confrontations de leurs compétences et de leurs réalités par rapport à des contextes qui sont très différentes des leurs. Et c'est vrai que les enseignements qu'ils en tirent sur le plan méthodologique sont extrêmement utiles pour améliorer, reposer les questions différemment sur nos propres territoires.

Les Agences d'urbanismes sont des organismes techniques pluridisciplinaires où la question de l'urbanisme est traitée en croisement avec celle des transports, les questions sociales, énergétiques, environnementales, de développement économique et autres. Et c'est cette force-là qui est souvent mobilisée.

On essaie par notre personnalité spécifique d'apporter un regard qui sorte du champ sectoriel des transports quand on aborde les transports. Notre vision correspond au Grand Paris, mais aussi à la façon dont on est en train de terminer le nouveau règlement d'urbanisme du Grand Bombay : une logique de densification autour des grands axes de transport dans la ville pour répondre aux problématiques de la ville compacte, de la réduction de l'empreinte écologique mais aussi pour répondre à une question sociale qui est celle de raccourcir les distances pour faciliter la vie professionnelle des gens notamment. Ces transformations urbaines permettent de reconfigurer les villes et constituent des enjeux qui peuvent être très importants.

Guy LE BRAS, directeur général du GART

Nous avons en France actuellement un contexte qui nous est défavorable, et par rapport à ça, nous avons un combat à mener. Notre combat, en ce qui concerne la coopération décentralisée, passe par l'encadrement de l'action des collectivités locales en matière de coopération décentralisée, un encadrement qui puisse leur donner véritablement une sécurité juridique par rapport aux interventions qu'elles peuvent faire. C'est un sujet qui a été lancé il y a quelques années par André Santini et Jacques Oudin, qui ont tous les deux déposé un amendement de manière à pouvoir, pour ce qui est de l'eau et de l'assainissement, encadrer les choses. A l'intérieur du budget annexe, les collectivités ont la liberté de développer leurs actions de coopération décentralisée à hauteur de 1 %.

CODATU et le GART ont rédigé le même type d'amendement pour les transports. Il a été déposé, soutenu par un certain nombre de sénateurs. Malheureusement, cet amendement est tombé sous le coup de l'article 40 de la Constitution qui indique qu'il n'est pas possible pour un parlementaire de faire voter un texte qui provoque une dépense supplémentaire, ou pour l'Etat ou pour les collectivités locales. Donc on a été obligé de relancer le processus, tout en sachant que les administrateurs de l'Assemblée Nationale appliquent de manière encore plus ferme que le Sénat l'article 40 de la Constitution. Nous recherchons des députés pour porter ce message simple qui finalement correspond à ajouter le terme transport à la liste des services urbains mentionnés dans la loi OUDIN-SANTINI. Voilà où nous en sommes mais je ne cache pas qu'on est dans un contexte globalement défavorable. Les députés n'arrêtent pas de recevoir des pressions de Bercy et les problématiques que nous portons ont beaucoup de mal à bénéficier d'une visibilité parlementaire.

Michel LARAMÉE, trésorier du CODATU

Ceux qui ont fondé CODATU avaient un but non affiché mais bien réel qui était de vendre le savoir-faire français, l'expertise française. Même si nous sommes une association internationale, nous avons sollicité les industriels, les opérateurs pour effectivement nous aider financièrement à organiser des rencontres, des échanges.

L'intérêt qu'ont trouvé les industriels, c'est le fait que CODATU était un carrefour de rencontres avec les collectivités françaises, les chercheurs. Le 3^e élément du triptyque de CODATU était effectivement de former les chercheurs des pays du Sud à venir apprendre les bonnes pratiques du Nord, mais en les adaptant à leurs contextes. Aujourd'hui, le gros intérêt de CODATU, c'est de pouvoir monter des projets qui réunissent des collectivités territoriales engagés dans l'action de coopération décentralisée, des acteurs privés, et aussi des experts chercheurs du Nord et du Sud. Il peut vraiment être un outil au service de projets de coopération.

Aujourd'hui, le modèle français avec une autorité organisatrice des transports est un modèle qui est performant et qui est apprécié à l'étranger, tout comme le modèle de la délégation de service qui définit le partage des risques entre un opérateur et une collectivité territoriale. Les

acteurs économiques ont compris leur intérêt à venir participer à des projets avec des collectivités territoriales. Soyons fiers, s'il y a une activité en France qui est reconnue mondialement, c'est bien l'activité autour du transport avec des industries qui sont majeures tant en opérateurs qu'en constructeurs. Il faut utiliser à fond cet atout, notamment en développant la coopération décentralisée.

Deux idées clefs :

- ➔ Les collectivités locales, telles que le STIF et le SYTRAL et leur partenaires, telles que les agences d'urbanisme ou les partenaires privés, disposent d'un savoir faire en matière de transport très apprécié par leur partenaires du Sud, qui appréhendent les mêmes défis de la métropole durable.
- ➔ Le GART et CODATU se sont associés pour favoriser le développement de politique de mobilité durable dans les villes des pays du Sud, à travers la promotion des échanges de savoir-faire de tous les acteurs de la chaîne de valeurs du transport urbain.