

SITUATIONS DANS LES PAYS ARABES

DU PROCHE-ORIENT

E. LONGUENESSE

On rencontre à peu près partout les mêmes types de moyens de transport, mais leur importance respective varie d'un pays à l'autre. On peut les classer comme suit :

- Transport particulier :
 - . individuel : automobiles et deux roues
 - . collectif : transport d'entreprise

- Entreprises de transport privé :
 - . artisanale ou capitaliste, légale ou illégale

- Entreprise publique :
 - . tramways ou autobus

Pour ce qui concerne la question de l'organisation des transports urbains, et de la part respective des différents modes de transport, on peut distinguer trois catégories de pays, selon le degré d'intervention de l'Etat, la part respective des transports publics et du secteur privé, ainsi que du transport d'entreprise. On aura alors les pays où dominant les entreprises de transport privé, essentiellement de caractère artisanal (Liban, Jordanie), ceux où l'Etat a tenté de développer un réseau public, avec plus ou moins de succès (Syrie, Egypte) et enfin ceux où le transport des travailleurs par les entreprises représente une part quantitativement décisive (pays du Golfe).

1) Les pays où domine l'entreprise artisanale :

caractérisés par l'importance des taxis collectifs, qui semble à peu près comparable en Jordanie et au Liban, où existe également un réseau d'autobus, avec coexistence d'autobus privés et d'une compagnie d'Etat. Notons que les taxis peuvent indifféremment fonctionner comme taxis individuels ou collectifs ("services") en fonction de la demande. A Beyrouth, toutefois, le réseau d'autobus a disparu avec la guerre de 1975/1976 ; en 1977 puis en 1981, l'Etat a tenté de les réintroduire ; aujourd'hui, deux lignes seulement fonctionnent, de la banlieue vers le centre.

2) Les pays où domine l'intervention de l'Etat :

La Syrie a longtemps connu une situation analogue à celle du Liban. Toutefois, l'intervention accrue de l'Etat a profondément transformé les choses depuis la fin des années soixante-dix :

- Les taxis collectifs ou services ont vu limiter strictement leur activité à quelques lignes seulement et n'ont plus le droit de fonctionner comme taxis privés ; ils sont identifiés par une plaque au dessus du parebrise portant la mention (en arabe et en français) "service".
- Inversement, les taxis se sont multipliés, identifiés comme "taxis" et n'ayant pas le droit de fonctionner comme services ; ils se sont d'autre part vus imposer des compteurs et sont régulièrement contrôlés.
- D'un autre côté, le réseau des autobus de l'Etat se développe au détriment des autobus privés qui disparaissent progressivement.
- Mais, parallèlement à ce contrôle étatique accru, s'est développé un système de transport artisanal par véhicules particuliers, réservés en principe au transport des petites marchandises et fonctionnant comme services de manière très souple, en fonction de la demande.
- Enfin, il faut mentionner un secteur assez important de transport par les entreprises publiques de leur personnel.

Le Caire, après avoir, semble-t-il connu (compte tenu des particularités dues essentiellement à la taille de la ville) une évolution analogue, est passé aujourd'hui à une phase de crise généralisée, à laquelle participe massivement un réseau de transports urbains largement insuffisant pour répondre à la demande. On y trouve les éléments suivants :

- Un réseau de trams, pour l'essentiel limité à l'espace moderne de la rive-est du Nil (ancienne ville coloniale ; le réseau date d'ailleurs des années vingt et trente).
- Un réseau d'autobus délabrés et surchargés traversant la ville de part en part.
- Un réseau de taxis collectifs (y compris des fourgonnettes) limité mais souple et déployé jusqu'à la périphérie.
- Un très grand nombre de taxis en principe à compteurs, mais les utilisant très rarement, doublés par des voitures privées fonctionnant illégalement comme taxis.

Dans les deux pays, le parc automobile s'est développé de façon accélérée depuis dix ans, provoquant d'énormes problèmes de circulation ; s'y ajoute, au Caire, un très grand nombre de deux roues, mobylettes et motos, accessibles à des couches plus modestes, qui sont en revanche interdits en Syrie, pour des raisons de sécurité.

3) Les pays du Golfe :

Y domient de façon écrasante les véhicules particuliers, individuels ou d'entreprises :

- Tous les citoyens citadins ont des voitures et la plus grande partie des étrangers résidents stables dans le pays.
- Les ouvriers non qualifiés célibataires, employés dans les grosses entreprises, ne se déplacent que de

l'entreprise au camp qui leur sert de dortoir, dans les véhicules de l'entreprise.

- Les cadres bénéficient, en général de véhicules de fonction fournis par l'entreprise qui les emploie.

- Il existe cependant des réseaux de taxis ; mais pas d'autobus : quant aux taxis collectifs, ils existent à Mascate, peut-être aussi à Riyadh ? Je fais l'hypothèse qu'ils ne subsistent que là où la société locale comprend encore des catégories de petits producteurs et des espaces échappant au secteur capitaliste, comme c'est le cas à Oman à la différence des émirats.

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83