



BOOCs
EPFL

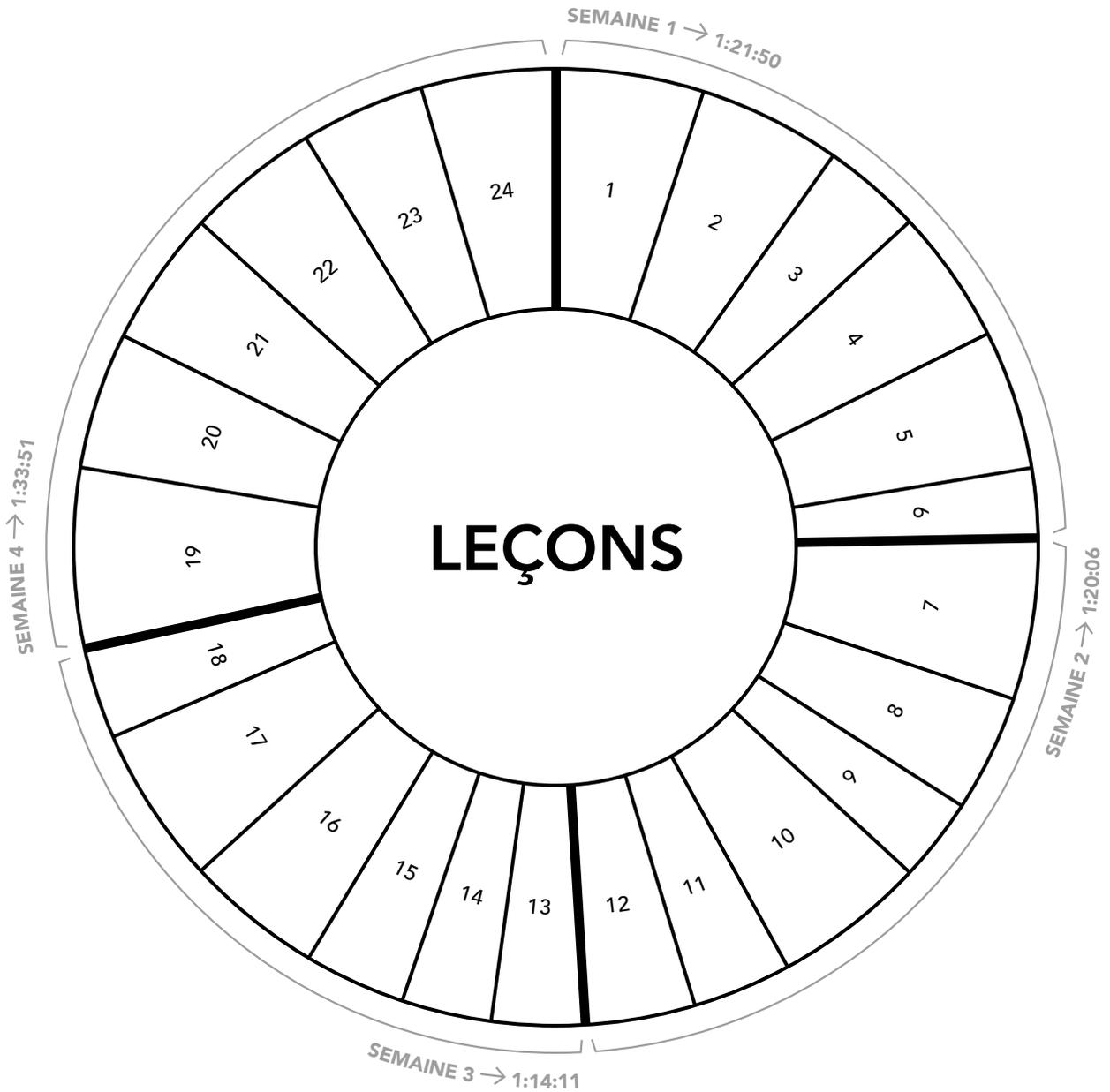
Villes africaines:
Mobilités et transports urbains
Pape Sakho, Jérôme Chenal,
Armel Kemajou



VILLES AFRICAINES: MOBILITÉS ET TRANSPORTS URBAINS



**Pape Sakho,
Jérôme Chenal,
Armel Kemajou**





BOOCs
EPFL

Villes africaines:
Mobilités et transports urbains
Pape Sakho, Jérôme Chenal,
Armel Kemajou



3

CONTENU

SEMAINE 1: CONTEXTE ET RAPPELS CONCEPTUELS

1. Urbanisation et transports	4
2. Le concept de mobilité	6
3. Les mobilités urbaines	7
4. La fin de l'État-providence	8
5. Émergence des initiatives informelles	9
6. Interview de la semaine	10

SEMAINE 2: LE SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN: L'OFFRE DE SERVICES ET LE JEU DES ACTEURS

7. L'organisation des espaces urbains	11
8. Infrastructures et réseaux de transport	13
9. Offre de services publics de transport	15
10. Offre des services privés de transport	16
11. Le jeu des acteurs	19
12. Interview de la semaine	20

SEMAINE 3: PRATIQUES DE LA MOBILITÉ URBAINE

13. Motifs de déplacement	21
14. Mobilités et genre	22
15. Mobilités et cycle de vie	24
16. Mobilités des riches et des pauvres	26
17. Mobilités urbaines et résidence	28
18. Interview de la semaine	30

SEMAINE 4: POLITIQUES DE MOBILITÉ URBAINE

19. La banque mondiale et la mobilité urbaine	31
20. Reformes institutionnelles et réglementaires	33
21. L'amélioration de la mobilité urbaine	35
22. Bilan et perspectives	37
23. Mobilité et ville durable	39
24. Interview de la semaine	41

1. URBANISATION ET TRANSPORTS

- Le continent le moins urbanisé
- Le continent à la croissance urbaine la plus rapide
- Asie: 49%
- Europe: 16%
- Amériques: 22%
- AFRIQUE 11%
- Europe et Japon: 0,1%
- Amérique du nord et Australie: 0,4%
- Amérique Latine: 1,9%
- Afrique Subsaharienne: 3,6%

FIGURE 1

3:14

16:18

L'urbanisation en quelques chiffres



FIGURE 2

4:07

16:18

Croissance démographique de Kinshasa



FIGURE 3

5:09

16:18

Croissance démographique de Niamey

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉTALEMENT URBAIN

L'étalement est le fruit de la forte croissance démographique. Les statistiques urbaines mondiales montrent que d'une part l'Afrique est le continent le moins peuplé mais ayant le rythme de croissance le plus élevé depuis les années 1950, et d'autre part l'expansion des grandes villes est due à l'exode rural qui alimente les périphéries. La figure 1 présente la part de chaque continent dans la population urbaine mondiale, ainsi que les taux de croissance.

FACTEURS DE L'URBANISATION EN AFRIQUE

Deux principaux aspects :

- La colonisation : qui a eu pour effet de déplacer les centres urbains de l'intérieur vers le littoral, les comptoirs et ports autour desquels se sont bâties les métropoles africaines.
- L'exode rural : avec des facteurs aggravants comme les sécheresses.

Les figures 2 et 3 présentent des exemples de croissance de population urbaine.

ÉTALEMENT URBAIN

Il est causé par cette croissance démographique. C'est un phénomène général aux villes, qui ont tendance à se développer suivant les axes de communication. Il présente toutefois des spécificités en Afrique comme le fait d'une part de ne pas être corrélé à un développement économique et à l'amélioration des conditions de mobilité. D'autre part, on note une hypertrophie des métropoles, qui est causée par une concentration de tous les facteurs attractifs dans les villes capitales.

Qu'il s'agisse de villes plates (Ouagadougou), de villes en presqu'îles (Dakar), ou de villes lagunaires (Cotonou), on observe un même schéma d'expansion. Un noyau colonial, une première couronne plus ou moins planifiée constituée dans les années 1960-1980, et des périphéries qui se sont développées dans les années 2000 avec l'arrivée des populations rurales suite aux sécheresses et aux crises de l'économie agricole (figure 4). Dakar par exemple qui était juste constituée des villages lébous en 1952, a vu sa superficie multipliée par 14 en une trentaine d'années.



PAUPÉRISATION DES MÉNAGES URBAINS

C'est la conséquence de certaines crises.

- Les crises écologiques: la sécheresse au Sahel et la dégradation des sols due au modèle d'exploitation agricole extensif ont entraîné en milieu rural la baisse des productions agricoles, les famines et donc les départs vers les villes.
- Les crises économiques des années 1980: chocs pétroliers successifs et dégradation des termes de l'échange ont causé la baisse des recettes, donc des capacités financières des États, entraînant la hausse du chômage et de la pauvreté en ville.

LA FIN DE L'ÉTAT-PROVIDENCE

La situation où l'État était le principal acteur du développement économique et de la protection sociale a changé dans les années 1980 du fait de la mise en œuvre des politiques d'ajustement structurel. « Moins d'État mieux d'État » signifiait un désengagement sur certains points se traduisant par :

- La vérité des prix: suppression des subventions sur les produits et services de première nécessité;
- Les privatisations: retrait de l'État du secteur marchand au profit du privé (exemple: distribution d'eau, d'électricité, services de transports);
- Le développement participatif: contribution des bénéficiaires des services publics.

CONCLUSION

Trois phénomènes ont marqué l'Afrique et ses villes: l'expansion de ces dernières avec les pauvres occupant les périphéries, la paupérisation des citoyens dues aux crises postindépendance, la fin de l'État-providence. Ce contexte a évidemment influencé les mobilités des populations.

2. LE CONCEPT DE MOBILITÉ

Selon le dictionnaire Larousse, la mobilité de manière générale a un sens virtuel (susceptible de mouvement) et effectif (capacité de se mouvoir ou être mû). Ce concept est utilisé en sociologie pour parler des mobilités professionnelles et sociales, ou plus récemment en géographie des transports pour évoquer le déplacement qu'on peut mesurer par le trajet, les flux, et le trafic.

FORMES DE MOBILITÉ

Elles varient selon les disciplines des sciences humaines. Il en existe 4 principales :

- La mobilité résidentielle : changements de résidence dans ou hors du bassin de vie, avec une certaine temporalité ;
- Les migrations : déplacements avec changement de résidence sur une durée minimale relativement longue, de quelques mois jusqu'à 1 an selon les sources ;
- Les voyages : déplacements plus ou moins longs hors du bassin de vie ;
- La mobilité quotidienne : l'ensemble des déplacements faits ou susceptibles de l'être par un individu dans son bassin de vie, au cours d'une journée.

Les paramètres de différenciation de ces formes de mobilité sont le champ spatial et la temporalité, mais aujourd'hui elles sont de plus en plus complexes et il devient difficile de les dissocier clairement.

Le système de mobilité c'est l'articulation de différentes formes de mobilité d'un individu, qui rend compte de son itinéraire résidentiel et social. Il est tributaire de l'évolution économique, technique et des valeurs de la société dans laquelle évolue l'individu, parce qu'ils influencent les comportements de mobilité.

LA MOBILITÉ COMME STRATÉGIE

- La mobilité comme stratégie d'accès aux ressources : l'enjeu des transports historiquement a été de réduire le niveau d'investissements nécessaires à la mobilité (figure 1).
- Mobilité et territoires : le territoire de l'individu est circonscrit par la manière dont il s'approprie les potentiels offerts par les réseaux techniques de transport, pendant que ces derniers font disparaître les territoires en eux-mêmes (figure 2).

La mobilité comme stratégie d'accès aux ressources:

« L'histoire de la circulation des biens et des personnes peut donc apparaître comme une histoire de réduction du niveau d'investissement requis pour faire passer la mobilité d'une demande latente, non formulée ou considérée comme utopique, à la mobilité réelle, celle que l'on mesure par les flux et les trafics »

BAVOUX et alii, 2005

« Les formes spatiales se sont développées en prenant largement appui sur les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication, mais elles n'épuisent pas les possibilités de mobilités offertes par ces systèmes. On ne peut pas en conséquence conclure que les potentiels de vitesse offerts par les réseaux techniques entraînent la disparition des territoires. Tout dépend de la manière dont ils sont appropriés. »

KAUFMANN V., SCHULER M., CREVOISIER O. et ROSSE P., 2003)

FIGURE 1

11:17

15:50

Mobilité comme stratégie d'accès aux ressources

FIGURE 2

12:32

15:50

Mobilité et territoires

CONCLUSION

La mobilité apparaît en définitive comme une stratégie de gestion de la distance métrique ou sociale, comme un outil de compréhension des relations entre les lieux et les hommes.



3. LES MOBILITÉS URBAINES

La précédente leçon (leçon 2) explique que la mobilité résidentielle, qui signifie un déplacement avec changement de résidence, se distingue de la mobilité quotidienne qui se fait dans un champ spatial réduit et une temporalité courte. Les mobilités urbaines sont l'ensemble des déplacements effectués dans un champ restreint : une ville, sur une temporalité courte : une journée.

SYSTÈME DE MOBILITÉS URBAINES

On l'aborde comme articulation de plusieurs sous-systèmes qui le constituent. À l'échelle d'une ville, on a :

- Le système urbain qui donne la localisation des différents lieux d'activités dans l'espace urbain ;
- Le système des pratiques sociales, construit autour d'un système de valeurs reposant sur les perceptions, les représentations, et les valeurs symboliques des lieux ou des phénomènes ;
- Le système de transport : services, moyens et infrastructures disponibles pour faciliter le déplacement des citadins.

CLÉS DE LECTURE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ URBAINE

Ce sont trois facteurs explicatifs : l'habitat, la centralité, le territoire.

- L'habitat :

Défini comme l'organisation pratique des espaces de vie. D'un point de vue géographique, c'est l'ensemble des lieux connus et fréquentés par l'individu : le logement, le lieu de travail, et de loisir. Cette fréquentation est facilitée ou limitée par les moyens de transport. D'un point de vue sociologique, s'alignant sur l'école de Chicago, il s'agit, en plus de les fréquenter, d'en tirer profit.

- La centralité :

Selon Walter Christaller, c'est la position hiérarchique d'un lieu dépendant de son attractivité et de son accessibilité. Le centre est donc un point de convergence en termes d'affaires, de réseau de communication et de travail. La ville s'organise autour d'un ou plusieurs centres, auxquels le citoyen a forcément besoin d'accéder.

- Le territoire :

Le concept d'habiter évoque les compétences qu'ont les acteurs pour organiser leur espace de vie. Ce dernier est en construction permanente selon qu'ils s'en approprient, s'y identifient, et expriment leurs besoins. Les acteurs sont les citoyens, les organisations, le pouvoir central, les collectivités locales qui agissent au nom des populations dans l'organisation du territoire. Les mobilités urbaines touchent donc autant la pratique du territoire que sa gestion.

CONCLUSION

En définitive, on arrive au constat que la mobilité est une bonne grille d'explication des changements qui s'opèrent dans l'espace urbain. On peut être d'accord avec Park sur le fait que le citoyen est un homme de mobilité et que le mouvement constitue l'essentiel de son activité.

4. LA FIN DE L'ÉTAT-PROVIDENCE

FAILLITE DES ENTREPRISES PUBLIQUES

On s'intéresse aux deux étapes clés.

- L'ère du service public de transport: Jusqu'à la fin des années 1970, il existait des entreprises publiques – nationales – dans les grandes villes africaines (figure 1). Cela correspondait au rôle principal que jouait l'État dans plusieurs secteurs socio-économiques.
- La faillite à partir des années 1990: À ce moment la crise économique et les politiques d'ajustement structurel ont réduit les ressources des États. Ces entreprises ont commencé à éprouver des difficultés et ont progressivement été liquidées. Pour pallier la faillite du public, dans certains cas, des capitaux privés ou des entreprises étrangères ont été sollicités au travers de sociétés d'économie mixte.

ÈRE DE L'ÉCONOMIE LIBÉRALE

L'idée d'associer le privé dans la gestion des entreprises de transport urbain découle de la faillite de l'État, liée aux politiques d'ajustement structurel venant de la Banque Mondiale. Leurs effets sont les compressions budgétaires et la baisse des investissements, surtout à caractère social. De là se développe donc l'idée que l'État doit se mettre en retrait pour laisser place à l'initiative privée dans les secteurs marchands.

La mise en œuvre de la logique libérale dans la gestion des transports urbains en Afrique se caractérise par 3 points:

- La privatisation: l'État laissera volontairement la place aux opérateurs privés dans la gestion des transports, et la majorité d'entre eux sont des entreprises étrangères;
- La professionnalisation des transporteurs: une tendance des États à organiser et à réguler ce secteur, qui était majoritairement informel;
- Investissements privés dans les infrastructures: ce qui était un changement par rapport aux années 1970 où un ministère en charge des travaux publics construisait et entretenait les infrastructures routières, ferroviaires ou portuaires sous forme de régie.

Exemple du Sénégal avec les plans d'ajustement structurel dans le secteur des transports.

- 1^{er} plan (1991-1999): les investissements privés multipliés par 4 dans les infrastructures;
- 2^e plan (1999-2006): les mêmes effets mais plus appuyés à l'échelle locale, et portant sur le renforcement de l'existant, la formation, renouvellement du parc automobile;
- 3^e plan (2007-...): le privé continue d'être mobilisé à l'échelle tant locale, nationale, qu'internationale.

SEGMENTATION DE LA GESTION DES TRANSPORTS

Ces mutations dans le financement ont entraîné une multiplication des structures dédiées à la gestion des transports. En plus des traditionnels ministères, on a vu naître des cellules de coordination, des agences, des comités de coordination de la circulation, etc. d'où au final la fragmentation de ce secteur. Les symptômes sont les suivants:

- L'«agenciarisation»: une floraison d'agences autonomes; agences pour la construction des routes, agences pour l'entretien des infrastructures, autorités de régulation, etc.
- La logique de projet: cela entraîne une efficacité financière dans la gestion, mais affaiblit la vision d'ensemble et à long terme dont était garant le service public.

CONCLUSION

La fin de l'État-providence c'est conjugaison de la faillite des entreprises publiques, la promotion de l'investissement privé, et la segmentation de la gestion de transports publics. Ce contexte a été par ailleurs favorable au développement du secteur informel.



5. ÉMERGENCE DES INITIATIVES INFORMELLES

LE TRANSPORT, UN REFUGE FACE À LA CRISE

Les effets des politiques d'ajustement et des crises écologiques (voir leçon 4) ont été d'une part d'orienter les populations vers des logiques déconnectées de la réalité du marché. Le transport a donc été un refuge pour les petits opérateurs économiques, qui ont pu investir dans un secteur où il y avait de la demande. D'autre part, les petits métiers du transport sont apparus comme des opportunités de revenus pour une population non qualifiée.

ÉMERGENCE DES TRANSPORTS INFORMELS

Les entrepreneurs artisanaux en sont les principaux acteurs. Ils investissent sur un ou deux véhicules, et n'ont pas de modèle de gestion clair.

- L'exemple de Dar Es Salaam: les difficultés de la société nationale UDA ont fait émerger les *Dala Dala*, taxis dont le coût du trajet avoisinait 5 centimes de dollar à cette époque, d'où leur nom. Ils ont pris en charge la quasi-totalité du transport urbain alors que l'UDA en déclin n'avait plus que 40 bus en circulation.
- L'exemple de Ouagadougou: Sans une réelle société publique de transports urbains, les taxis clandestins se sont facilement imposés.
- Dans d'autres nombreuses métropoles, ont également apparu les moto-taxis. Appelées *Bendskin* à Douala ou *Zémidjan* au Togo et au Bénin, ce sont dans un premier temps des fonctionnaires en difficulté, des étudiants ou des commerçants qui les opéraient pour avoir des revenus additionnels en profitant d'un besoin en mobilité non satisfait.

	1990/93	1998-99	2003-7
Burkina			
>2 roues	20 000*	83 467	145 991
>automobiles		71 170	109 081
Côte d'Ivoire	395 000*		600 000**/474 800***
Guinée	53 600*	116 500*	
Mali		47 400*	167 000**
Sénégal	85 900*	137 000	263 525

PROGRESSION RAPIDE DU PARC AUTOMOBILE

C'est l'une des caractéristiques de l'émergence des transports informels. Elle a profité de la libéralisation de l'économie et celle de l'importation de véhicules d'occasion dans les années 1980-1990. Les opérateurs informels se lançant dans le transport urbain ont donc acquis les moyens d'exploitation par ce canal. La figure 1 donne des statistiques de progression du parc de véhicules.

FIGURE 1

7:38 15:35

Évolution des parcs de véhicules de transport routier dans quelques pays d'Afrique de l'Ouest (sources: Lombart, 2015)

LE TEMPS DU DÉSORDRE ?

En comparant la période où les sociétés publiques fonctionnaient bien et celle actuelle où dominent les entreprises informelles, certains se demandent si on n'est pas dans l'ère du désordre. Les signes qui l'évoquent sont les suivants:

- La congestion de la circulation: la faiblesse des réglementations sur les transports et sur l'importation de véhicules à cause d'une augmentation trop rapide du parc de véhicules;
- L'insécurité: le fait que ces véhicules d'importation ne soient plus strictement aux normes et la non-application des règles de circulation par les professionnels multiplie le nombre d'accidents dans les villes;
- L'incertitude des tarifs: l'homologation des tarifs jadis pratiqués par les entreprises publiques n'existe plus, car les nouveaux entrepreneurs font varier leurs tarifs en fonction des opportunités. Les horaires et trajets fixes ont aussi disparu, l'offre se positionne aux endroits les plus profitables selon une logique de marché;
- Le rôle ambigu des organisations professionnelles: ce sont souvent des lobbies dont les intérêts ne vont pas forcément dans le sens de la construction d'une offre satisfaisante.

CONCLUSION: NAISSANCE D'UN NOUVEAU SECTEUR ÉCONOMIQUE

En dernière analyse, un secteur artisanal est né des ruines des entreprises publiques ou d'économie mixte des années 1970. Ce sont des micro-initiatives dites informelles qui ne sont pas réellement encadrées et mises en cohérence par l'État. On a donc une impression globale de désordre parce que les dysfonctionnements restent nombreux.

6. INTERVIEW DE LA SEMAINE

Avant les questions, serait-ce possible de faire une synthèse des leçons de la semaine, en soulignant les éléments principaux à retenir ?

Les leçons se sont déroulées en deux temps. Le premier a présenté le contexte du développement des villes africaines, et le second a abordé les concepts clés qui seront utilisés dans la suite du cours.

Parlant du contexte, vu les taux de motorisation relativement bas par rapport à l'Europe ou à l'Amérique du Nord, les transports et la mobilité constituent-ils une problématique nouvelle pour la gestion des villes africaines ?

Effectivement, des taux de motorisation bas signifient un accès aux moyens de transport limité dans des villes qui croissent vite sur les plans spatial et démographique. Cette problématique est à prendre au sérieux dès maintenant parce que l'accès à la ville c'est la capacité à se déplacer.

Dans ces villes qui croissent vite, on s'attend à ce que les taux de motorisation augmentent, pourtant on assiste déjà à de gros problèmes de gestion du trafic avec relativement peu de véhicules.

Le premier problème est le retard de l'aménagement sur le nombre de véhicules même à l'état actuel, d'où les congestions et les pertes de temps conséquentes. Le second est que les taux de motorisation faibles se conjuguent à une expansion spatiale forte, et les populations pauvres vivant dans les périphéries auront toujours difficilement accès aux ressources que procurent les centres.

S'achemine-t-on vers un modèle basé sur l'automobile individuelle, sur les transports publics, ou vers des modèles mixtes artisanaux qui prennent par exemple la forme de transport public avec la voiture ? Quel est l'avenir des systèmes de transports ?

L'avenir ce sont les transports publics, mais avec des objectifs pas forcément identiques à ceux de pays plus développés. Il faut aller vers ces systèmes mixtes en tenant compte de tous les opérateurs qui actuellement, malgré des dysfonctionnements clairs, répondent aux besoins des populations.

Le coût des transports, quelle que soit la formule, n'est-il pas trop élevé actuellement pour les habitants des villes africaines en majorité pauvres ?

Les enquêtes sur la mobilité dans ces villes montrent que l'écrasante majorité des habitants a recours à la marche. Promouvoir cette marche contribuerait développement de villes durables, mais il faut que des aménagements adéquats soient faits dans ce sens, comme la construction simple de trottoirs.

Est-ce à dire qu'aujourd'hui la marche dans les grandes villes n'est pas prise en compte dans les réflexions ?

Effectivement, il n'y a pas réelle réflexion autour de la question. Cependant lors d'une conférence sur la mobilité en Afrique, le président de la CETUD a affirmé ce recours majoritaire à la marche, mais en déplorant la non prise en compte de ce moyen de déplacement dans la conception des infrastructures. Il faut effectivement une bonne réflexion autour de cette problématique.

La marche à pied ne correspond-elle pas par ailleurs à des distances relativement courtes à franchir, ou votre idée serait-elle de combiner cela aux transports publics pour couvrir de longues distances ?

Dans la gestion de la mobilité, les structures en charge ne considèrent souvent que le volet transport. Or, ce n'est qu'un moyen d'accéder à des services, et la réflexion devrait se faire de manière plus intégrée, tenant compte de l'organisation spatiale des activités sur le territoire. De ce point de vue, les villes capitales africaines souffrent d'être organisées autour d'un unique centre-ville, dont les populations les plus pauvres seront de plus en plus éloignées.

7. L'ORGANISATION DES ESPACES URBAINS

ANALYSE DE PLANS DE VILLES

Nous prendrons comme exemples ceux de Dakar et de Niamey. Dakar est une ville littorale, en position de presqu'île au bord de l'Atlantique. L'agglomération s'étend vers l'Est à partir de son extrême Sud où se concentrent les activités commerciales, industrielles, tertiaires et quaternaires (figure 1). À Niamey par contre, l'espace est organisé en cercles concentriques autour d'un centre-ville appelé Plateau 1, situé sur les berges du fleuve (figure 2).

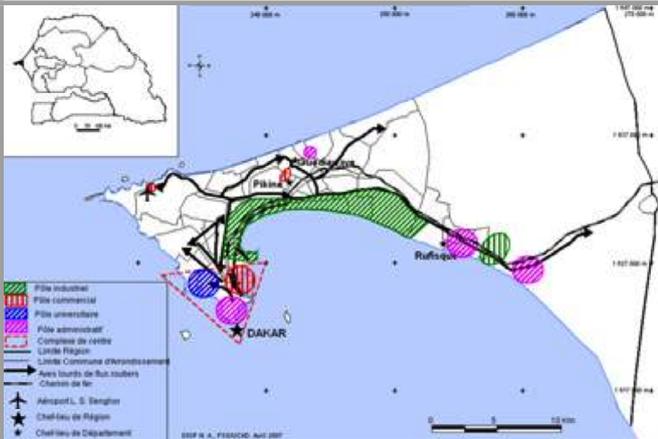


FIGURE 1

3:09

17:48

Extension quasiment unidirectionnelle de Dakar (source : Sakho P., 2007)

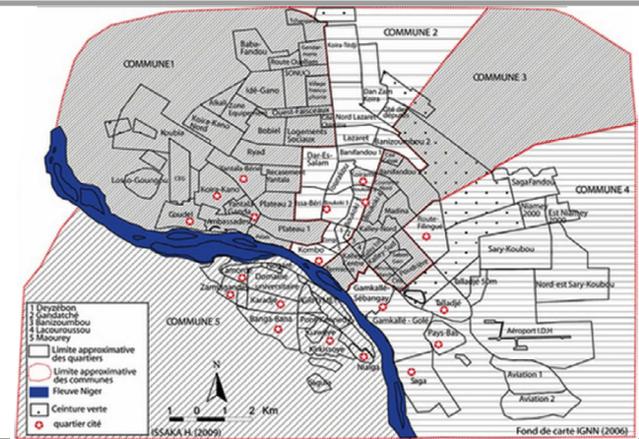


FIGURE 2

3:39

17:48

Organisation en auréoles de la ville de Niamey

TRAITS ORGANISATIONNELS : VILLES INTÉRIEURES

L'autre schéma, correspondant à des villes comme Niamey, Ouagadougou, ou N'Djamena, s'organise en auréoles ou couronnes successives (figure 3). Après le centre-ville, une première couronne relativement structurée correspond à l'ancienne ville indigène ayant fait l'objet de lotissements sommaires à l'époque. Cette couronne a ensuite progressivement été élargie jusqu'aux périphéries, en avalant les noyaux villageois tout autour. L'espace urbain est par ailleurs structuré par un axe principal de transport, parfois multimodal (route, chemin de fer), auquel sont reliés les réseaux de desserte interne.

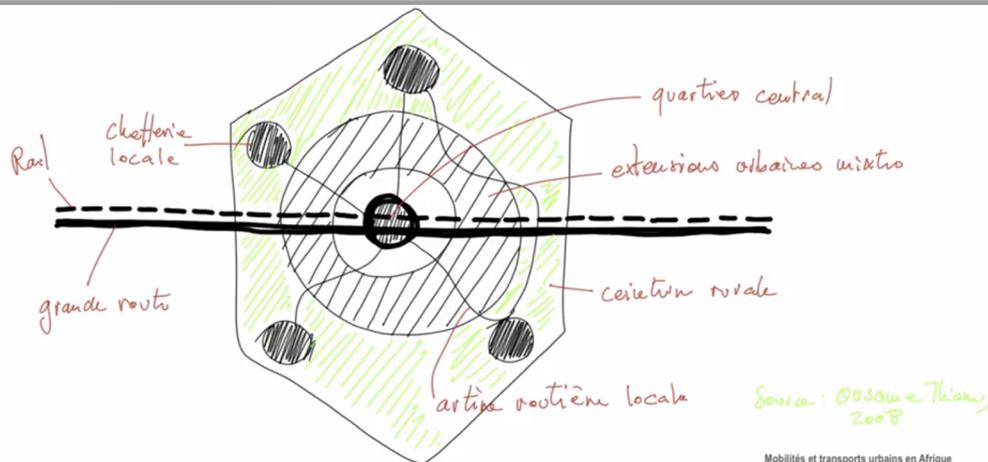


FIGURE 3

6:37

17:48

Schéma d'organisation des villes intérieures (source : Ousame Thiam, 2008)

CONTRAINTES ET AVANTAGES POUR LA MOBILITÉ

Ces modèles d'organisation de l'espace peuvent constituer des atouts ou des contraintes pour la mobilité.

- Le premier point, pour les villes littorales, c'est la distanciation entre la centralité fonctionnelle et le centre géographique, parce que les gens s'installent de plus en plus loin ;
- Le second, pour les villes intérieures, c'est l'avantage de pouvoir organiser un accès relativement équitable au centre-ville ;
- Le troisième est le fait qu'il n'y ait qu'une voie majeure qui desserve le centre d'une agglomération très étalée.

FACTEURS EXPLICATIFS

Il en existe 2 :

- Les enjeux coloniaux : Les sites des villes étaient choisis pour des raisons économiques et politico-militaires, pour abriter un port sur la côte et quelques milliers d'habitants. Hormis quelques essais de création de villes ex nihilo (Abuja, Yamoussoukro), les autorités postcoloniales n'ont ni remis repensé ni rompu avec cette logique dans les nouveaux plans d'urbanisme ;
- Le site d'extension : lorsque les zones favorables à la construction ont été totalement occupées, l'extension s'est faite en grande partie sur des zones non aedificandi. La ville de Dakar en est un exemple, car l'essentiel de l'extension après les années 1980 s'est faite sur des espaces de dépressions hydromorphes, ce qui a ensuite créé des problèmes d'inondations.

L'AJUSTEMENT STRUCTUREL, LE CATALYSEUR DES MUTATIONS

Les plans d'ajustement structurel (voir leçon 1) vont amplifier les contraintes liées à l'organisation de l'espace sur la mobilité. Ils vont en effet entraîner des compressions budgétaires au niveau étatique et la baisse des investissements dans le transport. Une seconde phase a suivi les ajustements, celle des Projets Sectoriels de Transport (PST), qui a permis de relancer les investissements dans les infrastructures et les moyens de déplacement dans les villes africaines.

CONCLUSION

En dernière analyse, deux points saillants sont à retenir. Le premier est que le décalage entre centre fonctionnel et centre géographique de l'espace urbain cause des difficultés de mobilité. Le second est que le déficit des investissements sur les infrastructures de transport dans les années 1980-1990, déjà insuffisantes durant la période coloniale, n'a pu être rattrapé par la suite à cause des crises économiques postindépendance.

8. INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT

NIVEAU DES INFRASTRUCTURES : RÉSEAU FERROVIAIRE

De manière générale, on peut noter un faible niveau des infrastructures ferroviaires dans les villes africaines. Seules quelques villes ont des lignes ferroviaires de banlieue (Dakar, Lagos, Kinshasa, Nairobi), qui représentent somme toute une faible part modale, moins de 3% des déplacements motorisés des citoyens.

NIVEAU DES INFRASTRUCTURES : RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier est le principal support de la mobilité dans les villes africaines. Même si la situation varie grandement d'une ville à l'autre, la densité du réseau routier est bien plus faible dans les villes d'Afrique que dans celles d'autres pays en développement d'Asie et d'Amérique latine (figure 1).

La précédente leçon (leçon 7) a présenté l'organisation spatiale des villes littorales, sachant que la plupart des grandes capitales sont de ce type. Les contraintes que cela pose sur la morphologie du réseau se résument en trois points :

- Convergence sur un seul centre ;
- Réseau primaire en éventail ;
- Manque de liaisons circulaires ou orbitales, pas de lien entre ces axes en éventail.

La figure 2 donne deux exemples, Dakar et Dar Es Salam.

Ville	Routes revêtues (mètres pour 1.000 habitants)
Abidjan	346
Conakry	174
Dakar	467
Dar-es-Salaam	150
Kampala	225
Kinshasa	63
Lagos	400
Moyenne de l'échantillon	318
Moyenne du monde en développement	1000

Dakar:

- Un réseau « en sablière »
- Goulot d'étranglement: espace de transit de 4 pénétrantes
- Centre-ville en cul de sac

Dar Es Salam

- Un réseau en éventail
- 4 radiaux et 2 transversales
- Centre-ville excentré

FIGURE 1

1:44

13:19

Densité du réseau routier dans des villes d'Afrique et des pays en développement (source : Ajay Kumar et Fanny Barrett, *Coincés dans les embouteillages : Le transport urbain en Afrique*, Africa Infrastructure Country Diagnostic (AICD), janvier 2008)

FIGURE 2

6:28

13:19

Caractéristiques des réseaux routiers de Dakar et de Dar Es Salam

Capacité insuffisante

- Absence de bande d'urgence
- Absence d'éclairage
- Une bande de circulation dans chaque sens
- Carrefours peu espacés
- Revêtement dégradé
- Les arrêts d'autobus, les abribus rares et en mauvais état
- Aires de stationnement surencombrées

Mobilités et transports urbains en Afrique

QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures sont insuffisantes en capacité et en qualité pour soutenir le trafic. La figure 3 fait la liste – non exhaustive – des défauts des infrastructures routières.

FIGURE 3

7:28

13:19

Caractéristiques des infrastructures de transport routier

**USAGERS OUBLIÉS: LES PIÉTONS**

L'aménagement des infrastructures ne prend souvent pas en compte les piétons. La Banque Mondiale estime à 65% la part du réseau routier des villes africaines n'ayant pas de trottoir. Dans la même logique, Ousmane Thiam déplore la non prise en compte des piétons dans l'aménagement urbain de Dakar, alors que 3 déplacements sur 4 se font à pied selon une enquête faite en 2000.

Les autres oubliés sont d'une part les autobus, car ils n'ont pas de voie dédiée, ce qui influence leur rendement, et d'autre part les cyclistes, car les pistes cyclables sont inexistantes, sauf dans quelques rares exceptions comme Bujumbura.

La déficience des infrastructures de transport a deux conséquences :

- L'engorgement quasi-permanent des routes dans les grandes agglomérations ;
- L'insécurité des piétons. Les 2/3 des victimes d'accidents mortels liés à la circulation urbaine dans le monde sont africains (Ajay Kumar et Fanny Barrett).

CONCLUSION

Au final, la déficience des infrastructures de transport en termes de qualité, de quantité et de structure, et les contraintes de la morphologie urbaine sur le réseau de transport sont les éléments à considérer dans le choix des moyens de transport les plus efficaces.



9. OFFRE DE SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT

PROCESSUS

On peut le découper en 3 phases:

- Dès les premières années de l'indépendance: Pendant les deux décennies postindépendance, les entreprises publiques nationales opéraient avec un certain monopole, et sur la base de tarifs réglementés. Le service était fait par des grands autobus.
- Fin des années 1980: Les États ont été confrontés à des problèmes budgétaires à cause de la crise, ce qui a entraîné la baisse des subventions aux entreprises publiques. Cette situation a à son tour causé d'importantes difficultés d'exploitation (maintenance des véhicules, renouvellement du parc) et enfin la détérioration de la couverture.
- Fin des années 1990: Avec l'introduction des fonds privés, des expériences de gestion sous forme de sociétés d'économie mixte vont être tentées.

L'exemple de Dakar illustre bien ce processus. En 1962, l'État crée la Régie des Transports du Sénégal (RTS) dont la couverture sera restreinte en 1971 à l'agglomération urbaine de Dakar. Suite à sa dissolution à cause d'importantes difficultés d'exploitation, la SOTRAC est créée en 1992 sur ses cendres, pour être liquidée 8 ans plus tard. En 2002 a enfin été créée la Dakar Dem Dikk et parallèlement mis en service le Petit Train Bleu en 2000 dont la part modale reste négligeable (3% des déplacements urbains).

À Cotonou également, il y avait une société étatique à couverture nationale, qui coexistait avec un transport public de personnel et des étudiants. À la fin des années 1980, la société nationale des transports du Bénin a disparu pour laisser place au transport privé et au service public de transport des étudiants uniquement.

L'exemple de Kinshasa est similaire, avec trois temps forts. 1954, la mise sur pied d'une Société de Transport Congolaise qui fonctionnait correctement jusqu'à sa nationalisation en 1970 et son remplacement par un Office de Transport Zaïrois à cause de difficultés de fonctionnement. L'État crée donc en 1979 une société d'économie mixte en associant des acteurs de l'industrie minière, mais cette dernière s'est effondrée pour cause de mauvaise gestion, et depuis les années 1990 les *Foula Foula* dominent le transport urbain.

FACTEURS DU DÉCLIN

De ces exemples, des traits communs dans l'organisation des transports publics urbains en Afrique peuvent être dégagés.

- Le déficit de gestion: interférences politiques visibles au travers des recrutements et nominations népotiques.
- La mauvaise qualité des infrastructures (routes non revêtues, pas d'entretien, rues étroites, etc.).
- Pouvoir d'achat des ménages faible et en baisse constante, ce qui oblige l'État à faire de fortes subventions pour maintenir les tarifs fixes.

CONCLUSION

Nous avons vu le processus et les facteurs explicatifs du déclin de l'offre du service public de transport. Soulignons en conclusion que les populations des villes africaines vont développer des stratégies pour satisfaire leur besoin croissant en mobilité, et cela va nécessiter l'implication des acteurs privés pour combler le vide causé par le déficit de l'État.

10. OFFRE DES SERVICES PRIVÉS DE TRANSPORT

UN CONSTAT QUASI GÉNÉRAL

Il s'agit du regard de Patrick Bultynck sur les mobilités urbaines en Afrique, selon lequel les transports ont été dominés dans la décennie 1990 par les entreprises privées faisant usage de moyens divers: minibus, car rapides, taxis urbains, taxis « clandestins », véhicules hippomobiles, tricycles motorisés, taxis-motos, etc. (figures 1 et 2). Cette mosaïque de moyens est commune à la plupart des villes d'Afrique subsaharienne.

Le regard d'un observateur averti

« Les services de transport en Afrique subsaharienne ont, ces dix dernières années [1988-1998], été de plus en plus assurés par des entreprises privées. Des services de minibus, de taxis collectifs et une multitude d'autres moyens de transport privé sillonnent la plupart des villes et se sont multipliés de façon spectaculaire. Le secteur privé qui assure de nos jours l'ensemble des services de transport en commun n'arrive pourtant pas à satisfaire la demande. »

(Patrick Bultynck, Transports urbains : Plan de développement stratégique 1998 – 2002, Région Afrique, Document de travail SSATP No 35F, Banque mondiale, Septembre 1998)

FIGURE 1

1:04

16:59

Le regard d'un observateur averti



FIGURE 2

2:22

16:59

Une offre diverse



LE TRANSPORT INFORMEL OU LE REGARD DE L'EXTÉRIEUR

Dans la littérature des années 1970 à 1990, le transport informel est synonyme de désordre, de surcharge et d'insécurité. Ce regard extérieur péjoratif contraste avec les atouts du transport privé que sont sa souplesse, une relative rapidité, et la diversité de l'offre mise à disposition des citadins. Il s'agirait au final d'un mal nécessaire. Le jugement porté sur le transport informel par les experts est en phase avec celui porté sur les activités non formelles en général dans les pays sous-développés (figure 3). Cela se voit dans les définitions du transport informel (figure 4), avec les notions d'écart par rapport aux règles et de non-contrôle par la puissance publique.

L'informel vu par les anthropologues, urbanistes et économistes des années 1980

- « un secteur mal organisé, sans comptabilité formelle, ni respect de la législation du travail. Son capital est souvent faible, ... »
HUGON P. 1996, Economie du tiers monde, Paris, l' Harmattan, 1996
- « les acteurs du secteur transgressent les lois profitant des faiblesses de contrôle de l'Etat. Ils ne déclarent pas leurs revenus comme cela se fait en général dans les Etats bien organisés. »
GELINAS J., 1987, Et si le tiers monde s' autofinçait, Paris, Ed. Dunod, 1987

- « l' utilisation de véhicules de transports en dehors de toute règle et structure issues des pouvoirs publics » »
ROCHEFORT, M. 2000, Le défi urbain dans les pays du Sud, Paris, l' Harmattan
- « ce sont de multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d' une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant alors aux lois du marché et fonctionnant de manière illicite avec des degrés divers »
CERVERO, R. 2000, Informal transport in the developing World, Unchs, Nairobi

FIGURE 3

4:49

16:59

Définitions de l'informel

FIGURE 4

10:04

16:59

Définitions du transport informel

L'ARTISANAT OU L'INFORMEL VU DE L'INTÉRIEUR

Dans la réalité, l'informel est le produit de l'urbanisation parce qu'il correspond à des stratégies de survie d'acteurs frappés par les crises postindépendance en ville. Des études montrent qu'à Dakar par exemple, trois quarts des véhicules de transport informel appartiennent à des résidents des périphéries urbaines, et que 80% des chauffeurs de taxi sont des migrants ruraux. La témérité, l'opportunisme et la perspicacité de ces néocitadins leur permettront ainsi de s'en sortir en ville.

DE L'INFORMEL À L'ARTISANAL

La reconnaissance de ces moyens de transport commence par une évolution terminologique et conceptuelle sous l'impulsion d'experts tels que Godard et Lombard, passant d'«informel» à «artisanal». En effet, l'absence de règles définies par l'État ne signifie pas une totale inorganisation, car des règles collectives existent bel et bien. La particularité c'est surtout l'atomisation de la propriété des véhicules de transport public selon Godard (2008).

LES CLÉS DU SUCCÈS, SON MODE DE FONCTIONNEMENT

Les éléments qui font le succès de l'offre privée de transport se situent à plusieurs niveaux :

- La diversité des moyens proposés, allant du minibus à la calèche, en passant par les taxis, les moto-taxis, etc.;
- L'adaptabilité de leurs services, parce qu'ils permettent d'accéder aux endroits même les plus enclavés de la ville. Pour rappel, le modèle de fonctionnement est basé sur la témérité, la perspicacité et l'opportunisme des opérateurs;
- La rapidité, qui transparaît dans les noms qui sont donnés à tels ou tels moyens dans différentes villes. Car rapides, *Zemidjans* (amène-moi vite), *Foula-Foula*, faisant référence à la rapidité par rapport aux autobus publics.

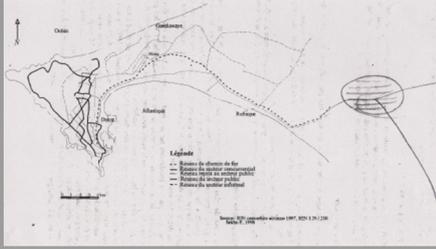


FIGURE 5

12:47

16:59

Carte de la desserte de la ville de Dakar
(source : Sakho P., 2000, « Interdépendances
et mécanismes de régulation et d'ajustement
dans les systèmes de transport à Dakar »,
Revue de géographie de Saint-Louis, n° 1,
janvier 2000)

FORMALISATION

À la fin des années 1990, on observe que l'offre publique ne couvre que le centre et la proche banlieue de Dakar (figure 5), et que tout le reste de l'agglomération est desservi par une offre privée d'abord spontanée, mais progressivement intégrée de manière négociée avec les autorités, les opérateurs et la clientèle. L'État a plus ou moins été contraint de procéder à cette formalisation de l'articulation public-privé dans les transports urbains au vu de l'importance que prenait l'offre privée.

UNE GRANDE DIVERSITÉ DES MODES

La diversité de l'offre privée de transport se mesure par le nombre de moyens à la disposition des habitants des villes africaines. Par ordre de flexibilité, on peut distinguer :

- les autobus (40-50 places) ;
- les minibus (20-30 places), appelés cars rapides à Dakar ou *Foula Foula* à Kinshasa ;
- les taxis (voitures de ville recyclées) ;
- les taxis-motos à deux ou trois places ;

Entre ces grandes catégories il en existe d'autres, moins importantes, telles que les tricycles motorisés ou les transports hippomobiles.

CONCLUSION

Au final, les opérateurs du secteur privé des transports urbains ne sont rien de plus que des acteurs qui ont flairé dans la demande non satisfaite une opportunité commerciale à saisir. Il s'agit selon Didier Plat d'une privatisation par défaut.



11. LE JEU DES ACTEURS

RAPPEL

Le rapport entre autorités publiques et opérateurs privés a historiquement beaucoup évolué selon soit la politique étatique, soit les rapports de force entre acteurs économiques, soit les intérêts en jeu. Quelques repères historiques :

- Avant les indépendances: hégémonie des grands groupes industriels, commerciaux et bancaires de l'ancienne métropole coloniale ;
- Avec les indépendances: étatisation de l'économie, nationalisation de ces entreprises privées ;
- Années 1980: libéralisation des économies nationales, apparition d'acteurs nouveaux avec les politiques d'ajustements structurels ;
- Années 1990: tentatives de privatisation des entreprises publiques.

Le résultat majeur est la coexistence dans le paysage urbain de sociétés nationales en retrait et d'un secteur privé émergent et omniprésent.

ÉTAT, COLLECTIVITÉS LOCALES ET OPÉRATEURS PRIVÉS

S'il y a coprésence de ces acteurs dans la plupart des villes d'Afrique subsaharienne, leurs différentes configurations peuvent être regroupées en deux cas de figure :

- Le premier est celui où l'État joue un rôle prépondérant (cas de Dakar et Brazzaville). L'exemple du déploiement des « cars rapides » de Dakar peut être pris. Ils étaient confinés dans les années 1960 dans les quartiers périphériques et populaires, mais l'État est passé d'une logique d'affront à une logique d'intégration voire de promotion, par l'aménagement de stationnements, la fixation de règles de fonctionnement et des itinéraires en 1969-1970. Cela a été favorisé par le contexte politico-économique tendu à cette époque, qui a par ailleurs contraint l'État à intégrer d'autres types de véhicules (taxis *clandos*, cars *Saviem*) dans le transport intra-urbain.
- Le second cas de figure est celui où les collectivités locales (mairies) sont au premier plan de la gestion des transports urbains (cas d'Abidjan, Cotonou, Douala). À Abidjan, les *gbakas* (minibus) et *woro woro* (taxis collectifs) vont venir au secours de la SOTRA, entreprise publique, pour faire face à la crise économique et à la croissance de la ville. Les communes ont en effet eu la charge d'organiser le transport privé artisanal sur leurs territoires, et depuis lors le parc de *gbakas* et de *woro woro* est passé de quelques dizaines à plusieurs milliers entre 1980 et 2000.

UNE RESSOURCE QUI AIGUISE LES APPÉTITS

Le transport urbain peut être vu comme une ressource économique, mais aussi politique. Il représente d'une part une vitrine politique au cœur d'un jeu de séduction électorale, d'une tension constante entre pouvoir central et pouvoirs locaux. D'autre part, les ressources financières suscitent des conflits de compétences entre État et collectivités, notamment les recettes fiscales et la localisation des sources de ces recettes (terminaux de lignes ou gares routières).

CONCLUSION

Les tensions entre autorités centrales et collectivités locales, ou collectivités locales entre elles, libèrent un espace de négociation dont profitent les opérateurs privés de transport. Ce qui est intéressant au final c'est de savoir si les compromis auxquels ils parviennent satisfont les usagers.

12. INTERVIEW DE LA SEMAINE

Vous ayant écouté cette deuxième semaine, quels sont les points importants à retenir ?

L'axe majeur de cette semaine a été l'offre de services de transport. Les éléments à retenir sont d'abord le processus de déclin des services publics, sur lesquels avaient misé les États au départ. Ce déclin a laissé des vides occupés ensuite par des opérateurs privés dits informels. S'ils ont été combattus au départ, ils ont fini par être régularisés sous différentes formes selon le contexte et le niveau de fonctionnement de l'entreprise publique existante. Les recherches sur la question ont contribué à cette évolution, car elles ont montré que l'inorganisation de ce secteur n'est en général qu'apparente.

On se rend bien compte de l'échec du service public. Pourquoi cela n'a-t-il pas fonctionné ?

L'échec est à mettre en grande partie sur le compte de la stratégie, car les États avaient misé sur les grands autobus, alors que les infrastructures routières étaient déficientes. Cela a drastiquement réduit leur durée de vie (à 4 ans selon certains experts), et les difficultés budgétaires ne permettaient pas de maintenir ou renouveler le parc.

L'initiative privée a donc finalement pris le dessus. Certains experts parlent de 4 ans de vie pour un autobus public, pourtant les véhicules privés en circulation à Dakar par exemple, les cars privés, sont vieux de plusieurs décennies. Peut-on dire que les privés réussissent ce que la puissance étatique a du mal à mettre en place ? Est-ce une question de compétence, de volonté politique, ou de vision ?

La volonté ne manquait pas, parce que d'une manière ou d'une autre, étant à un point critique, l'État se devait de réagir. Le problème se trouve dans les stratégies. Les moyens développés par le privé sont plus robustes, ce sont à la base des véhicules de transport de marchandises reconvertis, et tout un secteur des petits métiers de la mécanique s'est formé autour, consolidant ainsi le système.

Selon vous, l'État a tout d'abord lutté contre les moyens de transport artisanal avant de progressivement essayer de les formaliser. Est-ce une bonne idée d'essayer de tout récupérer et formaliser, considérant la foultitude de petits métiers générés, et toute l'organisation sociale très précise longtemps insoupçonnée qui régit ce secteur ? Qu'amène réellement cette formalisation ? L'État ne tuera-t-il pas à terme ces initiatives qui sont l'essence même du transport artisanal ?

L'État a malgré tout un rôle important à jouer, plus pour appuyer que pour réorganiser ces systèmes qui se mettent en place quasi spontanément. L'idée est d'abord de les rendre plus compétitifs, voire plus rentables, grâce à la mise en place de mécanismes de gestion et de comptabilité plus clairs. Ensuite il faut protéger les acteurs les plus vulnérables tels que les chauffeurs face aux opérateurs, et enfin préserver la sécurité des usagers.

L'intervention de l'État arrive-t-elle à équilibrer la couverture spatiale du transport artisanal, parce qu'on imagine bien qu'un privé (propriétaire d'un bus par exemple) préfère desservir les itinéraires les plus rentables, en délaissant les lointaines banlieues ou les zones de faible densité ? Comment arrive-t-on à offrir un service public c'est-à-dire qui couvre équitablement l'ensemble de la population ?

Tout le problème se trouve justement là ! L'acteur privé cherche le profit maximal, et l'État doit desservir les populations même les plus éloignées. La solution pourrait aller dans le sens d'une compensation de service public, laquelle compléterait le revenu d'opérateurs acceptant de desservir des itinéraires peu profitables. C'est un exemple parmi d'autres solutions envisageables pour articuler service public et rentabilité financière pour les privés.

Les cars rapides peuvent transporter un grand nombre de citoyens, mais restent de capacité relativement faible par rapport à des systèmes de métro ou de chemin de fer en général. Ces systèmes artisanaux sont-ils encore viables dans les très grandes mégapoles, ne devrait-on pas une bonne fois envisager des solutions de plus grande capacité pour couvrir la demande ?

Les États après les indépendances ont privilégié le mode routier. Sachant que le développement des grandes agglomérations à travers le monde passe par des moyens de transport de masse notamment ferroviaires (train, métro, tramway), il est peut-être temps de réfléchir autrement. La construction d'infrastructures routières ne règle pas tout. À Dakar par exemple, les grands projets de voies rapides et autoroutes ont eu pour conséquence des mouvements résidentiels massifs de populations vers les périphéries, ce qui a empiré par ricochet les problèmes de congestion dans le centre.

13. MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Selon des enquêtes de mobilité, une vingtaine d'activités hors du domicile justifient les déplacements dans les villes africaines. Ils représentent des motifs, pouvant être regroupés en grandes catégories: l'accompagnement, les achats, les démarches, les études, les loisirs, le travail, la religion, les visites, les déplacements secondaires (sans retour au domicile). Les motifs prédominants restent cependant les visites, le travail ou les études (1 déplacement sur 5), et les achats (1 sur 10). Les visites ont une place notable dans les motifs de déplacement des citoyens africains. Cela traduit la vivacité des réseaux socio-familiaux, religieux, ou professionnels, des interactions communautaires, dans le quotidien des individus.

Sphère de vie quotidienne	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Professionnelle	48	41	47
Sociale	27	29	28
Domestique	25	30	25

FIGURE 1

4:06 10:26

Répartition des déplacements selon les sphères (source : Plat, 2003, p. 25)

Lieux de déplacement	Bamako	Niamey	Ouagadougou
quartier de résidence	39	45	41
quartier /zone contiguë	23	13	23
Quartier/centre-ville	17	13	18
autres	12	19	10
Sans extrémité dans le quartier	9	10	8

3/5 déplacements: quartier de résidence ou limitrophe.

LES PRATIQUES : TROIS SPHÈRES DE LA VIE QUOTIDIENNE

Les motifs de déplacements se rangent dans trois sphères :

- La sphère professionnelle : le travail, les études ;
- La sphère sociale : les visites, la religion ;
- La sphère domestique : les achats, accompagnement.

La figure 1 donne une répartition des déplacements selon les sphères pour trois villes, provenant de résultats d'enquêtes. La première sphère représente la moitié des déplacements, mais cette tendance s'observe à la faveur de la sphère domestique pendant les jours non ouvrables.

Par ailleurs, une majorité des déplacements (3/5) est réalisée à l'intérieur de son quartier de résidence ou dans le quartier limitrophe (figure 2).

FIGURE 2

5:28 10:26

Répartition spatiale des flux de déplacement (source : Plat, 2003, p. 23)

Mode	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	57	69	42
Bicyclette	2	2	10
Deux-roues à moteur	15	8	39
Voiture	9	11	6
Transport collectif	17	11	3

la marche est le mode dominant

FIGURE 3

6:25 10:26

Répartition modale des déplacements (source : Plat, 2003, p. 23)

RECOURS AUX MODES MÉCANISÉS

La question des modes mécanisés fait émerger trois points. Le premier est que les habitants y ont recours pour des motifs professionnels. Le second est qu'ils servent en grande partie pour des liaisons domicile/centre-ville, dont le quart en moyenne s'effectue en modes mécanisés selon des enquêtes. Et enfin, le recours à ces modes est lié à la disponibilité d'offres alternatives.

CONCLUSION

On retient de cette leçon que la mobilité des habitants est relativement importante à l'intérieur de leurs quartiers de résidence. On retient également que la marche est de loin le mode prédominant dans l'espace urbain, et qu'enfin, l'activité professionnelle principalement et la sociabilité ensuite, sous-tendent l'essentiel des motifs de déplacement. La satisfaction de ce besoin requiert de l'habitant un investissement en temps et en argent, et les différentes catégories socio-économiques vont introduire différentes pratiques de mobilité dans les villes.

14. MOBILITÉS ET GENRE

FONDEMENT DE LA DIFFÉRENCIATION

La différenciation dans les mobilités basée sur le genre trouve son fondement dans la double journée de travail qu'ont les femmes. Elles accomplissent d'abord un nombre de tâches domestiques dans ou hors du domicile (achats, ménage, visiter des personnes malades, s'occuper des enfants, etc.) qui leur incombent quasi totalement. En plus de cela, elle doit ensuite réaliser une petite activité de production à proximité du domicile, ou une activité plus formelle. On observe donc une nette différence entre mobilités masculines et féminines en ville, les hommes étant plus mobiles en raison du relatif confinement des femmes à la maison (figure 1). Trois facteurs socioculturels sont en arrière-plan :

- Les modes de vie : en général, les activités de l'homme concernent le travail et la sociabilité, celles de la femme le fonctionnement du ménage, même si elle a une activité professionnelle ;
- Les normes culturelles : l'homme à l'extérieur, et la femme est associée à l'intérieur, et cela conditionne le type d'espace que fréquente chacun. Une activité professionnelle « moderne » peut permettre à cette dernière de s'extraire de ce carcan culturel.

ville	Femme		Homme	
	Nb déplacements	Budget-temps (mn)	Nb déplacements	Budget-temps (mn)
Bamako	2,4	47	3,7	78
Ouagadougou	3,2	55	4,4	75
Niamey	3,3	49	5,5	76

Des hommes
plus mobiles
que les
femmes.
 $D_h = D_f + 1$

FIGURE 1

1:57

9:54

Mobilités masculines et féminines à Bamako, Niamey et Ouagadougou (source : Plat, 2003, p. 23)

ACCÈS INÉGAL AUX MODES INDIVIDUELS

En plus des pesanteurs socioculturelles qui réduisent la mobilité des femmes, on note aussi un accès inégal aux moyens de transport individuels. À Ouagadougou par exemple, 3/4 des femmes n'ont pas accès à un moyen individuel contre 1/4 seulement des hommes.

MODES DE DÉPLACEMENT

Les hommes ont plus recours aux modes de déplacement mécanisés que les femmes. 2/3 environ de leurs déplacements contre 2/5 pour les femmes à Ouagadougou. On se rend également compte que les transports publics sont beaucoup plus utilisés par les hommes, et que la proportion des déplacements effectués à pied est plus forte chez les femmes ; 60 à 70% contre 35 à 50% chez les hommes (figure 2).



FIGURE 2

6:20

9:54

Modes de déplacement des femmes

AIRES DE MOBILITÉS

C'est un autre critère de différenciation des comportements de mobilité selon le genre. Les aires de mobilités sont façonnées par les modes de vie et les normes socioculturelles qui prévalent. Ainsi, la tendance observée (précédemment décrite) est que les femmes font des déplacements « domestiques » tandis que ceux des hommes sont plus longs. L'évolution de la société a permis qu'en ville, les femmes aient accès à des emplois « modernes » qui lui permettent d'être de moins en moins confinée dans l'aire domestique.

CONCLUSION

La différence dans les mobilités urbaines en fonction du genre en Afrique tient aux activités pratiquées et aux espaces fréquentés. Les femmes sont contraintes par les activités d'ordre domestique, ayant une activité professionnelle ou pas, et les hommes n'ont souvent que la contrainte professionnelle.

15. MOBILITÉS ET CYCLE DE VIE

NIVEAUX DE MOBILITÉS

La figure 1 montre des différences sensibles des niveaux de mobilités selon les groupes d'âges. Ces derniers ont tendance à baisser avec l'âge, puisqu'on observe en moyenne, entre les jeunes et les personnes âgées, une différence d'un déplacement.

	Jeunes (14-18 ans)	Adultes jeunes (19-34 ans)	Adultes âgés (35-55 ans)	Personnes âgées (+55 ans)
Bamako	3,5	3,1	2,7	2,2
Ouagadougou	3,8	4,4	4,3	3,6
Niamey	4,8	4,4	4,3	3,6

Des différences
sensibles selon
la position dans
le cycle de vie

FIGURE 1

00:46

11:11

Niveaux de mobilités selon l'âge dans 3 capitales africaines (source : Plat, 2003)

MOBILITÉS DES JEUNES

– Les lycéen(ne)s :

L'essentiel des lycéen(ne)s se trouve dans la tranche d'âge de 14 à 18 ans, et leur vie est rythmée par les études. On note d'une part une différence liée au genre : 3,7 et 4,7 déplacements respectivement chez les femmes et chez les hommes. À ce niveau déjà, les contraintes liées aux activités domestiques apparaissent chez les jeunes filles (voir leçon 14). D'autre part, il s'agit d'une mobilité « de proximité », dominée par la marche à pied. Cela s'explique par la proximité des établissements scolaires par rapport aux différents lieux de résidence.

– Les étudiant(e)s :

Ils se trouvent dans la tranche d'âges des jeunes adultes, 19-34 ans, et se déplacent en moyenne plus que le groupe précédent. On dénombre 4 déplacements chez les étudiantes contre 5 chez les étudiants. Leurs comportements de mobilité sont plus diversifiés dans l'espace et dans le temps, à cause de la répartition des infrastructures universitaires dans la ville, et de leurs réseaux de connaissances qui sont plus importants que ceux des plus jeunes.

– Les rapports de genre :

Ils apparaissent dans toutes les tranches d'âges. L'hypothèse est que les jeunes étant en phase d'apprentissage, leurs comportements reproduisent les tendances observées chez les adultes ; l'espace extérieur pour l'homme, la sphère domestique pour la femme (voir leçon 14). Une étude à Ouagadougou montre que les étudiants passent 1 heure de moins que les étudiantes dans le domicile, et consacrent 2 heures de plus aux mobilités de la sphère sociale.



MOBILITÉS DES ADULTES : LES RAPPORTS DE GENRE

Les femmes se marient beaucoup plus vite que les hommes à Dakar par exemple, ce sont les tâches domestiques qui structurent la mobilité des jeunes femmes adultes. Le fait d'avoir plus tard un grand enfant ou une fille de ménage lui permet de s'en libérer et de passer progressivement d'une mobilité de proximité à une mobilité à caractère socioprofessionnel. Les hommes par contre, dès l'âge adulte, ont des aires de mobilité plus élargies et à dominante professionnelle.

MOBILITÉS DES PERSONNES ÂGÉES

On constate la baisse des déplacements des personnes « du 3^e âge ». Cela est lié :

- Aux difficultés physiques qui sont une contrainte aux mouvements ;
- À la disparition des déplacements professionnels, parce que l'individu est à la retraite ;
- À la position générationnelle, certains motifs de déplacements sont transférés aux plus jeunes, et les individus âgés deviennent plutôt objets de visites. Leurs déplacements deviennent pour l'essentiel des déplacements de proximité.

CONCLUSION

Ayant étudié les caractéristiques de différentes tranches d'âges, on constate en dernière analyse que les rapports de genre dans les comportements de mobilité urbaine s'amplifient avec l'âge.

16. MOBILITÉS DES RICHES ET DES PAUVRES

	Age moyen	Mobilité tous modes	Mobilité modes mécanisés
Femme active	34	3,7	1,5
Femme inactive	29	3,1	0,6
Homme actif	37	5,6	2,5
Homme inactif	26	5,4	1,2

FIGURE 1

1:57 15:09

Niveaux de mobilité selon le statut d'activité et le sexe Niamey (source : Diaz et Plat, 2002)

STATUT D'ACTIVITÉ

Le statut d'activité est le premier critère de différenciation des comportements de mobilité entre riches et pauvres. La figure 1 présente les niveaux de mobilité selon le statut d'activité et le genre à Niamey. On remarque d'une part la plus grande mobilité des actifs, genres confondus. D'autre part, il apparaît que ces derniers font deux fois plus recours aux modes mécanisés, certainement parce qu'ils ont des moyens financiers plus importants que les personnes inactives.

STATUT D'OCCUPATION

Ce critère permet d'affiner l'analyse par rapport à l'activité, en formant des sous-catégories: inactifs (scolarisé/retraité/sans activité), actifs (non-salarié/salarié) (figure 2). Cinq éléments d'analyse apparaissent ainsi:

- La mobilité plus grande des salariés par rapport aux non-salariés;
- La mobilité élevée des scolarisés par rapport aux autres groupes inactifs, due à la nécessité de respecter l'emploi de temps académique;
- Le niveau de mobilité faible des retraités et des sans-activité, n'ayant pas d'activité liée à la sphère professionnelle;
- La très forte mobilité des salariés traduit le fait qu'un emploi, en plus d'augmenter le revenu et donc la capacité à se déplacer, contribue aussi à élargir le réseau de relations sociales et professionnelles. La mobilité devient à la fois une stratégie d'accès aux ressources, et une contrainte sociale;
- Les différences liées au genre restent présentes même chez les actifs.

	Non salarié	salarié	scolarisé	retraité	Sans activité
Bamako	3,3	2,9	3,7	2,5	2,1
Ouagadougou	3,8	4,8	4,3	2,5	2,9
Niamey	4,2	5,9	5,1	-	3,1

FIGURE 2

4:55

15:09

Niveaux de mobilité selon le statut d'occupation (source : Plat, 2003)

NIVEAU DE REVENUS

Des études sur Ouagadougou révèlent que:

- Le budget-temps est 1/3 plus élevé chez les riches que chez les pauvres, et le nombre de déplacements de 2/3;
- Les budgets-distances et le nombre de déplacements mécanisés sont respectivement multipliés par 3 et 4 chez les personnes plus aisées.

Cela traduit le fait que ces dernières ont des aires de mobilités plus vastes, un réseau relationnel plus étendu, et des capacités financières correspondant à leurs besoins de mobilité. Les populations les moins aisées par contre se déplacent moins, sur des distances plus courtes. On peut y voir un accès inégal à la ville selon le revenu.



MOBILITÉS DES PERSONNES LES PLUS DÉMUNIES

En s'intéressant particulièrement à la mobilité des plus pauvres, on remarque une série de nuances entre les catégories d'âge, d'activités, ou de revenus. Cependant, les tendances qui ressortent sont :

- Différences de niveaux de mobilités entre jeunes et moins jeunes ;
- Niveaux de mobilités beaucoup plus bas chez les femmes et jeunes filles, quel que soit le statut d'activité ;
- Différences de motifs de déplacement entre actifs et non actifs ;
- Moindre accès aux véhicules individuels des femmes ;
- Prédominance de la marche à pied, qu'il s'agisse de distances courtes ou de distances plus longues ;
- Modes mécanisés réservés les hommes, dû à la persistance des différences de genre dans les milieux pauvres.

CONCLUSION

Nous avons étudié les différences de comportement entre riches et pauvres d'une part, et les mobilités des pauvres d'autre part. On peut conclure que les comportements de mobilité dépendent de la disponibilité des moyens de transport, et que cette dernière dépend des ressources financières des individus.

17. MOBILITÉS URBAINES ET RÉSIDENCE

NIVEAUX DE MOBILITÉS DIFFÉRENCIÉS

La figure 1 présente la mobilité selon le lieu de résidence à Niamey, différenciant riches et pauvres (figure 1). L'analyse de ces données permet de dégager deux catégories correspondant au type de quartier habité: les quartiers périphériques et les quartiers centraux. On remarque d'entrée de jeu que l'écart entre le nombre de déplacements quotidiens des riches et des pauvres est moins élevé au centre qu'en périphérie (1,5 contre 2), car les distances à couvrir sont courtes.

	Mobilités de proximité			Mobilités au long cours		
	%	mobilité	% à pied	%	mobilité	% à pied
Pauvres						
Centre	30	3,9	97	58	5,1	71
Périphéries loties	43	4,0	95	48	4,6	67
Périphéries non loties	48	4,4	98	35	5,2	67
Riches						
Centre	14	4,3	79	79	6,2	43
Périphéries loties	17	5,2	67	76	6,6	27
Périphéries non loties	25	5,2	77	71	6,6	39

FIGURE 1

0:51

17:31

Mobilité selon le lieu de résidence à Niamey (source : Diaz et Plat, 2002)

HABITER LES QUARTIERS CENTRAUX

La différenciation tient à la nature même du centre, qui est une concentration de services, d'emplois, d'activités et d'opportunités, entre lesquels on peut se déplacer en marchant. Les pauvres qui y vivent sont cependant moins mobiles que les riches (3,9 à 4,4 déplacements quotidiens contre 4,3 à 5,2 en moyenne), et plus dépendants de la marche (95 à 98% des déplacements contre 67 à 79%). Ils préfèrent habiter les quartiers centraux et péri-centraux pour les opportunités qu'ils offrent, et font donc des trajets plus courts (moins de 30 minutes en moyenne à Dakar).

HABITER LES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES

Les périphéries urbaines sont aujourd'hui plus le produit de migrations résidentielles intra-urbaines centrifuges que des migrations rurales qui ont marqué les années 1970. Par exemple, 2/3 des habitants de Dakar provenaient de la ville elle-même en 2000, et, dans les quartiers périphériques aujourd'hui, 15% des ménages sont autochtones tandis que 58% proviennent de mouvements résidentiels intra-urbains. Cette mobilité (résidentielle) a deux motifs:

- L'accès à la propriété;
- La recherche de la stabilité.

Pour le citoyen pauvre, ne plus être locataire signifie la fin de la précarité du statut du logement, quitte à être propriétaire dans des zones non assainies (figure 2). Cela permet aussi de tirer meilleur profit du capital social (amis et famille). Pour les plus riches, il y a à la fois un idéal esthétique dans la recherche de grands espaces ouverts, et le besoin de plus d'intimité.

Le citoyen riche installé en périphérie a les moyens suffisants pour assurer ses déplacements, contrairement au citoyen pauvre, qui n'a souvent d'autre choix que d'installer son activité à proximité de son domicile. Le revenu qu'il en tire est par conséquent substantiellement inférieur (22% à Conakry, 40% à Douala) à ce qu'il aurait pu en tirer s'il était installé au centre.



FIGURE 2

12:41

17:31

Voies d'accès de quartiers périphériques habités par des populations pauvres

CONCLUSION

En dernière analyse, mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes sont liées dans les stratégies d'accès aux ressources des citoyens, et donc, une politique de gestion urbaine ne peut pas séparer les questions de transports et déplacements de celles de l'aménagement urbain et foncier.

18. INTERVIEW DE LA SEMAINE

Pouvez-vous en quelques mots résumer les points importants des leçons de cette semaine ?

Cette semaine, nous avons étudié les pratiques de mobilité des citoyens, et les critères de différenciation. De prime abord, il apparaît que la marche est le mode le plus pratiqué par les citoyens africains. Le recours aux modes motorisés dépend des conditions de vie des habitants et c'est là qu'apparaissent clairement des différences. Nous avons également abordé les rapports de genre, la position dans le cycle de vie de l'individu, et le lieu de résidence en tant que déterminants des comportements de mobilité dans une ville.

Y a-t-il également un déterminant symbolique, notamment la position sociale de la personne ?

Oui en effet, une meilleure situation d'un point de vue socio-économique influence la mobilité du citoyen.

Retrouve-t-on les mêmes grands traits et déterminants (tels que précédemment décrits) dans toutes les villes africaines ou peut-on noter de grandes disparités ?

Plus de nuances que de grandes disparités. Par exemple, le travail se fait en journée continue à Ouagadougou, on relève une forte influence de la religion sur les déplacements à Niamey, dans d'autres villes des déterminants géographiques particuliers peuvent se rajouter, etc.

Qu'est ce qui fait qu'on retrouve beaucoup de deux-roues dans une ville et pas du tout dans une autre ?

Il y a effectivement un développement des deux-roues (bicyclettes ou motocyclettes) dans les grandes villes d'Afrique de l'Ouest. Cela met en lumière des questions culturelles, mais aussi de type de colonisation à l'époque. Aujourd'hui cependant, la question devient principalement économique, car l'activité de transport grâce aux deux-roues est un investissement léger et très peu réglementé, favorisé la pénétration des marques chinoises notamment.

À côté de la moto, on voit aussi le vélo qui se développe bien dans certaines grandes villes européennes. Sachant qu'il est le moyen le plus écologique après la marche à pied, et permet de faire des déplacements même relativement longs, pourquoi en voit-on très peu en Afrique ? et comment est-il envisagé dans les agendas des gestionnaires de villes ?

En anticipant un peu sur la semaine suivante, rappelons que la plupart de ces villes sont des capitales d'anciennes colonies de la France, où la pratique du vélo ne s'est d'ailleurs développée que très récemment avec les concepts de durabilité. La colonisation a donc importé cette appréhension du vélo comme moyen de déplacement des pauvres et pas de l'élite, et c'est cela qui a freiné son essor dans les villes africaines.

Quels seraient les leviers d'action pour une amélioration de la place du vélo en ville ?

Bonne question ! L'année dernière lors d'une conférence, je prenais un exemple d'aménagement de voirie totalement défavorable à la pratique du vélo, dans la partie sud du Sénégal où il existe pourtant une longue tradition du vélo. Des aménagements adéquats, répondant à des contextes locaux qu'on valoriserait, seraient une façon de promouvoir les mobilités douces.

19. LA BANQUE MONDIALE ET LA MOBILITÉ URBAINE

DIAGNOSTIC

Dans les années 1980, les projections démographiques prévoyaient un taux d'urbanisation de 60% à l'horizon 2050 en Afrique, considérant un rythme annuel de 4,5%. Le diagnostic qui a motivé l'intervention de la BM sur les transports urbains reposait sur ces prévisions, et sur le constat selon lequel la planification des transports urbains et l'aménagement du territoire n'étaient pas traités ensemble. Les contraintes liées à la mobilité, déjà visibles à cette époque, sont l'encombrement, la congestion, les risques sanitaires, etc., face auxquelles les villes semblent être livrées à elles-mêmes. L'intervention de la BM repose donc sur deux postulats (figure 1).

Deux postulats

- « ... il ne suffit pas de créer une infrastructure de transport viable, mais qu'il faut aussi faire cela en poursuivant des objectifs précis et d'une manière systématique et bien coordonnée avec les plans d'urbanisme globaux. »
- « L'accès et la mobilité sont au centre du développement durable en milieu urbain, de la question de la réduction de la pauvreté et de la croissance. »

FIGURE 1

3:51

20:10

Deux postulats qui expliquent l'intervention de la BM sur les mobilités urbaines

SSAPT (SOUTH AFRICAN TRANSPORTATION PROGRAM)

Il est créé en 1987, dans les années de difficultés des économies africaines. Les plans d'ajustements structurels étaient déjà en cours mais ce programme dédié au transport a pour objectif majeur d'améliorer ce secteur en termes de réflexions et d'actions concrètes, avec l'appui de la Commission Économique pour l'Afrique des Nations Unies. Il a cinq composantes :

- Initiative de gestion routière : réglementation et sécurisation des trafics de personnes et des biens ;
- Programme de transport en milieu rural : pour améliorer la rentabilité des activités en milieu rural par la connexion des aires de production aux lieux d'écoulement ;
- Transport et le commerce international : s'intéresse surtout aux structures portuaires et aéroportuaires, pour connecter l'Afrique au monde ;
- Restructuration des chemins de fer : pour relancer ce mode de transport de masse et s'en servir comme moyen d'intégration régionale ;
- Transports urbains : spécifiquement tournée vers les villes.

LA COMPOSANTE TRANSPORTS URBAINS

Elle a été mise en œuvre en trois phases (figure 2). La première consistait à mieux comprendre les mobilités urbaines en Afrique via une série d'études-pilotes sur des villes, la seconde a porté sur l'élaboration de stratégies d'amélioration, et la troisième, toujours en cours, est celle de la mise en œuvre.

Phase 1: 1989-1993

- Études comparatives dans 12 villes africaines
- Restitution régionale : séminaire de Yaoundé en 1991

Phase 2: 1993-1997

- Formulation de stratégies nationales d'amélioration de la mobilité urbaine

Phase 3: depuis 1997

- Mise en œuvre des stratégies:

FIGURE 2

9:34

20:10

Phases de la composante « transports urbains » du SSAPT



Relevons trois aspects fondamentaux du programme :

- Il est conçu comme un cadre d'échanges entre la BM et les décideurs des différents pays qui y adhèrent (18 pays au début des années 2000), les organisations régionales, les bailleurs de fonds, chercheurs et experts, etc.
- C'est un levier de mobilisation de financements pour la mise en œuvre des réformes envisagées par les pays ;
- Une réunion de coordination est faite chaque année en comité d'orientation, avec des échanges autour d'une thématique précise.

OBJECTIFS DU PROGRAMME

Il vise deux objectifs généraux :

- Promouvoir la connaissance, la production et le partage d'information, comme base à la mise en œuvre de politiques globales de transport ;
- La capacitation des acteurs (au niveau de l'administration centrale et des collectivités locales) pour la réalisation de politiques de transports urbains efficaces.

Les quatre objectifs spécifiques sur lesquels repose la démarche du programme sont les suivants :

- Consolider et étendre la réforme des politiques de transport urbain, en rendant cohérents et convergents les intérêts de différents acteurs institutionnels ;
- Développer des moyens d'offrir des services abordables, sûrs, propres, réellement équitables et inclusifs de tous les modes ;
- Renforcer les compétences locales pour prendre en charge les questions de planification et gestion, plutôt que de toujours faire appel aux experts étrangers ;
- Vulgariser et partager les expériences entre experts et décideurs pour en tirer de bonnes pratiques répliquables ailleurs.

CONCLUSION

Au final, il faut retenir que les réformes menées dans le secteur des mobilités urbaines en Afrique sont à la base une initiative de la Banque Mondiale. La prochaine leçon montera comment elle a été implémentée sur le terrain.

20. REFORMES INSTITUTIONNELLES ET RÉGLEMENTAIRES

NOUVEAUX CADRES DE GESTION

La nécessité de réformes institutionnelles pour mettre en place de nouveaux cadres de gestion des transports apparaît dans les années 1980 avec la phase 1 des PAS volet transport. Mais c'est seulement à partir des années 90 que la mobilité urbaine sera spécifiquement traitée.

Au Sénégal, la mise en place de nouveaux cadres va se dérouler sur plus d'une décennie (figure 1).

La mise en œuvre de ces nouveaux cadres créés va poser plusieurs contraintes

- L'inadaptation des textes qui les régissent, avec pour conséquence des conflits de compétences, comme à Dakar entre le comité de pilotage et le comité de coordination de la circulation routière;
- L'absence de définition des liens entre les structures (exemple précédent);
- L'absence de dotation budgétaire des structures créées.

- 1992: Comité de suivi des transports urbains
- 1995: Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU)
- 1996: lettre sous - sectorielle spécifique pour les transports urbains
- 2004: Groupe Opérationnel sur les Mesures d' Amélioration de la Circulation Routière
- 2005: Comité de Pilotage chargé d' organiser et de réguler la circulation routière dans la région de Dakar (PCCR)
- 2007: Comité de Coordination de la Circulation Routière dans la région de Dakar (CCCRD)

FIGURE 1

3:47

15:01

Processus de mise en place d'un nouveau cadre de gestion à Dakar

LES AUTORITÉS ORGANISATRICES

Le second grand chantier c'est la mise en place des autorités organisatrices et régulatrices du transport urbain. Elles doivent pouvoir gérer le secteur et de professionnaliser les acteurs, et ce de manière autonome. Il leur faut pour cela des dotations en ressources humaines et matérielles suffisantes. Ces institutions avaient aussi entre autres attributions de définir les conditions du service public, et de définir les compensations accordées aux opérateurs privés qui participent au transport urbain qui est un service public. La figure 2 présente les noms d'autorités organisatrices dans quelques grandes villes, celle de Dakar ayant servi d'expérience pilote pour la Banque Mondiale (figure 2).

Sur la base des expériences des agences pionnières (CETUD à Dakar et AGETU à Abidjan), des difficultés ont été relevées, notamment celle de s'imposer et de faire passer les décisions face aux intérêts des collectivités locales et des opérateurs privés.

Des organisations dans les grandes villes africaines

- Dakar: **Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar** (CETUD)
- Lagos: **Lagos Metropolitan Area Transport Authority** (Autorité des transports de l' agglomération de Lagos) (LAMATA)
- Abidjan: **Agence des Transports Urbains** (AGETU)
- Cotonou: **Autorité de Régulation des Transports Urbains** (ARTU)
-

FIGURE 2

8:53

15:01

Des organisations dans les grandes villes d'Afrique de l'Ouest

CONCLUSION

En définitive, deux idées fortes se dégagent des expériences de mise en œuvre des réformes institutionnelles concernant les transports urbains. La première est qu'il reste encore à améliorer la cohérence de la coordination et de la gestion des transports, et la seconde est que les autorités mises en place par ces réformes sont encore en quête de légitimité.

21. L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ URBAINE

LE PAMU

Les actions réalisées pour améliorer la mobilité à partir des années 2000 sont souvent des projets financés Banque Mondiale ou d'autres bailleurs dans le cadre de l'initiative des réformes. Appelés PAMU dans la plupart des grandes villes (Projet d'Amélioration de la Mobilité Urbaine), ils visent quatre grands objectifs :

- La sécurité des usagers ;
- L'efficacité des systèmes de transports ;
- L'accessibilité améliorée de l'espace urbain ;
- La qualité environnementale, notamment la réduction des pollutions.

LA CONSTRUCTION ET LA RÉHABILITATION DES INFRASTRUCTURES

C'est l'une des actions les plus visibles dans les grandes villes. Elle concerne les infrastructures routières : construction de voiries nouvelles, l'aménagement de gares routières, l'aménagement de carrefours et échangeurs, de voies rapides, etc. et les infrastructures ferroviaires (trains de banlieue) : restauration de gares, réhabilitation de voies, acquisition de nouvelles rames.



FIGURE 1

5:00

14:59

SÉCURITÉ ET FLUIDITÉ DU TRAFIC

Trois actions menées ou en projet :

- campagnes de sensibilisation et d'information (port de la ceinture, du casque, téléphone au volant, etc.);
- professionnalisation des opérateurs artisanaux (formation des professionnels et autres acteurs, réglementation du secteur des mototaxis, etc.);
- desserte en site propre (pour augmenter la vitesse commerciale et donc les capacités opérationnelles des entreprises publiques, projets de BRT et de métros en gestation).



FIGURE 2

8:47

14:59

Exemples d'aménagements pour la sécurité et la fluidité : feux tricolores à gauche, ralentisseurs et passerelle à droite (en arrière-plan)

RENOUVELLEMENT DU PARC DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Il s'agit du troisième volet des PAMUs. On note d'une part le renouvellement des autobus des entreprises publiques, qui est un fait relativement courant, et d'autre part, celui des minibus et taxis des opérateurs artisanaux souvent sous forme de leasing ou de prêts à ceux-ci. Ce dernier est une innovation introduite par les politiques de mobilité urbaine, qui par ailleurs met aussi en valeur la coopération Sud-Sud. En effet, les nouveaux véhicules et exploitants ne sont plus exclusivement européens, mais de plus en plus de pays émergents (Inde, Brésil, Chine, Algérie, etc.).

CONCLUSION

Toutes ces politiques et projets d'amélioration de la mobilité urbaine donnent l'image de villes africaines en chantier; chantier physique sur l'espace, mais aussi chantier institutionnel sur la gouvernance. Même si certains résultats sont déjà obtenus et perceptibles, il reste encore beaucoup à faire dans ce sens.

22. BILAN ET PERSPECTIVES

RÉALISATIONS

Un début de mise en œuvre des réformes institutionnelles :

- Gestion transversale: des structures de coordination qui se retrouvent – annuellement – autour de thématiques spécifiques de mobilité (leçon 20);
- Autonomie des autorités organisatrices mises en place;
- (Début de) concertation avec tous les acteurs.

Efforts d'amélioration de la mobilité fournis par les pouvoirs publics :

- Construction de nouvelles infrastructures;
- Renouvellement des parcs automobiles;
- Réorganisation des opérateurs artisanaux et de l'ensemble du secteur.

CONTRAINTES ET DÉFICITS

Ils se posent à deux niveaux :

D'une part dans les réformes institutionnelles et réglementaires :

- Le manque d'application malgré les efforts d'ajustement des cadres réglementaires sur plusieurs aspects;
- Manque de légitimité des autorités organisatrices et régulatrices, bien qu'ayant été mises en place dans la plupart des grandes villes africaines.

D'autre part dans la persistance des contraintes de mobilité des populations (figures 1 et 2) :

- Occupation anarchique de l'espace urbain, les trottoirs sont occupés par des marchands, les piétons marchent sur la chaussée, et les voitures sont garées sur les trottoirs, etc.;
- La relative importance des déplacements pendulaires et la faible accessibilité du centre causent de graves problèmes de congestion dans les grandes villes;
- La forte dépendance des populations à une offre publique insuffisante en quantité et en qualité;
- Présence largement majoritaire des opérateurs artisanaux dans la mobilité motorisée;
- Très peu d'aménagements visant à encourager et protéger les citoyens pratiquant des modes actifs de déplacement (marche à pied, vélo).



FIGURE 1



FIGURE 2

8:03

14:57

Illustrations de certaines contraintes de mobilité persistantes

DÉFIS

De ces déficits ressortent des défis à relever par les autorités.

- L'insuffisance des services de transports ;
- La congestion automobile ;
- L'insécurité routière et la dégradation de l'environnement ;
- L'occupation anarchique de l'espace urbain ;
- L'insécurité des modes actifs.

CONCLUSION

En conclusion, trois leviers d'action se dégagent. Le premier regroupe les moyens et infrastructures de transport, le second c'est le comportement vis-à-vis du bien public, et le troisième c'est l'intégration des transports urbains dans une politique globale d'aménagement et de gestion de l'espace urbain.

23. MOBILITÉ ET VILLE DURABLE

QU'EST-CE QUE LA VILLE DURABLE ?

Le concept de ville durable est apparu il y a une quinzaine d'années dans le sillage de celui de développement durable à la suite de la conférence de Rio de 1992. C'est un idéal de ville à atteindre, reposant selon Emilianoff sur trois aspects : la capacité de se maintenir dans le temps, une bonne qualité de vie équitable en tout lieu, et la réappropriation d'un projet politique collectif. Une définition largement acceptée en est donnée par l'ONU-Habitat (figure 1).

« un processus de développement urbain qui respecte les principes de développement durable à la fois dans sa dimension sociale, économique et environnementale et en incluant des modes de gouvernance ouverts à la société civile »
D'après Onu-Habitat

FIGURE 1

2:11

13:44

Définition de la ville durable

CONDITIONS DE DURABILITÉ DE LA VILLE

La ville durable devrait être : résiliente, écologique, sûre et saine, inclusive, planifiée, productive. Pour y arriver, plusieurs leviers majeurs sont à actionner selon les spécialistes :

- Les conditions d'existence (productivité, emplois, revenus des ménages, etc.);
- La soutenabilité environnementale et l'efficacité énergétique;
- La forme spatiale et les infrastructures;
- Les ressources financières;
- La bonne gouvernance.

APPROCHE DE LA MOBILITÉ POUR UNE VILLE DURABLE

Elle part du postulat selon lequel l'efficacité économique et la durabilité d'un développement urbain passent par l'intégration de l'organisation des déplacements dans la planification urbaine et la gestion de l'usage des sols, la mobilité étant une composante essentielle de la gestion durable d'un territoire. Les actions à mener vont dans trois directions :

- Un système de transport multimodal. Prendre en compte tous les modes y compris la marche à pied dans les villes africaines;
- La place des femmes, des jeunes, des personnes à mobilité réduite. Une meilleure considération des franges les plus fragiles de la population urbaine;
- Offre d'un transport public le moins polluant et le plus accessible possible.

MOBILITÉ URBAINE SOUTENABLE

Il s'agit d'une notion qui permet de passer du paradigme des transports (moyens, infrastructures) à celui de la mobilité (satisfaction des besoins des citoyens), que l'on peut résumer en trois verbes d'action : éviter, reporter, améliorer (figure 2). Elle plaide en faveur d'une distribution optimale des services et activités dans l'espace urbain, une efficacité du système de transport et des véhicules, et de meilleurs aménagements pour que le moyen le plus adéquat puisse être employé pour chaque déplacement.



FIGURE 2

9:10

13:44

Synthèse du concept de mobilité urbaine soutenable

CONCLUSION

La mobilité urbaine soutenable devrait être moins une théorie qu'un outil méthodologique concret pour une relecture des politiques et une planification plus efficace en matière de mobilité dans les villes africaines. Cela permettrait de répondre aux besoins du plus grand nombre dans de bonnes conditions, tout en limitant les dégradations environnementales qui sont déjà une réalité.



24. INTERVIEW DE LA SEMAINE

Pourriez-vous nous faire, comme pour les précédentes semaines, un résumé des points essentiels qui sont à retenir de cette semaine de cours ?

Après avoir étudié les comportements et les offres de transports, nous nous sommes intéressés cette semaine aux politiques. Trois points clés émergent. D'abord, la Banque Mondiale (BM) est à l'origine des politiques de mobilité urbaine dans les villes africaines, dans le sillage des plans d'ajustements structurels. Il y a eu ensuite la nécessité de coordonner la gestion de l'espace urbain, via une autorité autonome vis-à-vis des différents acteurs. Et enfin, des améliorations ont été faites depuis ce temps, notamment en matière d'efficacité financière et de réalisations d'infrastructures. Comme limite cependant, on observe dans la plupart des villes un manque de légitimité de l'autorité ainsi installée, ce qui rend difficile l'atteinte des objectifs fixés.

Cette autorité trouvera-t-elle sa légitimité au final ? Ne faut-il pas que l'État recule un petit peu pour laisser plus de marge à cette organisation « artisanale ».

Ce serait une perte de reculer. Le processus a eu un début, et il faudra encore beaucoup de négociations et de concertations pour faire converger les intérêts de tous les acteurs. C'est ce à quoi s'est attelée la BM, et c'est de cette manière qu'on pourra parvenir à une légitimation de ces autorités et à l'atteinte des objectifs qui leur sont fixés.

Revenant sur la BM et les ajustements structurels, on a vu que ces derniers avaient totalement dérégulé les services publics. N'est-ce pas eux qui ont créé l'informalité dans les transports, cette situation qu'on tente actuellement de régulariser ?

Notons que les PAS (voir leçon 4) ne sont ni plus ni moins que l'entrée de l'Afrique et de ses villes dans le système monde qui a pourtant produit la crise pétrolière à l'origine même des difficultés économiques des États africains. La BM porte indéniablement certaines idées véhiculées à l'international, qui se sont traduites par des privatisations et des compressions dans le secteur public. L'informel a donc été un moyen de survie pour les travailleurs ayant subi ces politiques. Dans ce sens, on peut répondre par l'affirmative. Ensuite, la BM a dû se rendre compte que ces modèles imposés ne marchaient pas, bien qu'ayant connu des réussites ailleurs. Elle se rend compte actuellement que ces systèmes artisanaux sont des forces locales à considérer dans l'organisation de la mobilité urbaine.

Les États sont-ils aussi conscients que les bailleurs de l'innovation amenée par les systèmes artisanaux ? Et ont-ils la même conception à ce niveau, cette volonté de formaliser ce qui ne fonctionne pas tout en gardant ce qui semble bien marcher ?

Absolument, les États semblent conscients des solutions que représentent ces innovations par le bas. La question qui se pose est celle de l'intégration de ces innovations dans les politiques urbaines, de l'arrimage des objectifs des opérateurs artisanaux à ceux de l'organisation formelle à laquelle ils sont invités.

Ces systèmes qui semblent fonctionner plus ou moins bien entre artisanal et État sont-ils limités par la taille de la ville ? Peuvent-ils autant fonctionner dans une ville moyenne ou de taille modeste que dans une très grande ville comme Lagos ? La taille de la ville influence-t-elle le type de régulation à mettre en place ?

C'est un paramètre à prendre en compte. Si ces formes nouvelles ont pu être rajoutées voire intégrées aux approches par les entreprises publiques de l'État, pour les plus grandes villes, il faut envisager davantage de nouvelles formes. La route comme support de mobilité montre clairement ses limites à partir d'une certaine taille de la ville, parce qu'il ne résout efficacement ni le problème du transport collectif, ni celui des fortes congestions.



Regardant maintenant à l'ensemble du cours, deux questions majeures me viennent. La première, quels sont les moyens mis à disposition par les États? Sont-ils suffisants par rapport à l'importance des enjeux de la mobilité? La deuxième, quel est l'avenir des transports dans les villes africaines? Seront-elles des villes pour piétons, vélos, ou continueront-elles d'être congestionnées par un nombre croissant de voitures?

Non seulement l'impulsion venue de la BM n'a pas encore donné les résultats escomptés, mais en plus les États n'ont pas encore pris le relais. Les recherches par exemple sont totalement financées par les institutions étrangères, dont les objectifs peuvent être différents. Sur ce point, les problèmes persisteront tant que les États ne verront pas l'importance d'acquérir une connaissance fine de la situation grâce au financement de travaux de recherche. Pour l'avenir, les autorités doivent promouvoir la diversification de l'offre de mobilité, car les villes africaines ne pourront pas continuer de fonctionner sur du tout routier. Aller dans le sens du tout en automobile dans les conditions actuelles contribuerait par ailleurs à élever la part de l'Afrique dans le réchauffement climatique. Les solutions seraient d'une part dans la valorisation des traditions de la bicyclette ou de la marche qui sont encore fortes dans toutes les villes, en intégrant ces modes aux systèmes de mobilité. D'autre part, et particulièrement pour les plus grandes, il faut investir dans des moyens de transport urbains de masse autres que routiers.

BIBLIOGRAPHIE

- ADOLÉHOUMÉ A., DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., 2005, Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, note 39, avril 2005.
- AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT, 2014, Cadre d'Intervention Stratégique « Villes Durables » de l'Agence française de Développement 2014-2017.
- AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT, Nigeria: Transport urbain à Lagos, Note de communication publique d'opération.
- BAGLO A. A., 2007, Les politiques de transport urbain pour une gestion durable de l'environnement : le cas de la ville de Cotonou en République du Bénin, Genève.
- BAILLY A. S., 1974, « Perception de la ville et déplacement. L'impact de la mobilité sur le comportement ». *Cahiers de Géographie de Québec*, Vol. 18, n° 45, décembre 1974, pp. 525-540.
- BAILLY A., CHAUMONT C., HURIOT J-M. et SALLEZ, A., 1995, *Représenter la ville*, Paris, Economica, Collection Géo Poche.
- BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT, 2014, Projet d'infrastructure de transport rapide par bus de Dar Es Salam: étude d'impact environnemental et social.
- BAVOUX J-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., et ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*. Paris, A. Colin.
- BONETTI M, BOUVIER J., 2007, L'amélioration de la gestion urbaine: enjeu majeur du développement urbain durable, Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, Laboratoire de sociologie urbaine générative, Paris.
- BONVALET C., DUREAU F., 2000, « Les modes d'habiter: des choix sous contraintes », in *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*. Paris, Anthropos-Economica, IRD, pp. 131-153.
- BRIOD P., 2011, Les Zemijsans de Cotonou, un obstacle à une mobilité urbaine plus durable? Cotonou face à la contrainte énergétique et environnementale, Séminaire de Politiques urbaines et écologies, Institut des Hautes Études Internationales et du Développement, Genève.
- BULTYNCK P., 1998, Transports urbains: Plan de développement stratégique 1998-2002, SSATP, Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique, Document de travail SSATP n° 35F, septembre 1998.
- CERVERO R., 2000, Informal transport in the developing World, Nairobi, UNCHS.
- COSTES L., 2010, « Le Droit à la ville de Henri Lefebvre: quel héritage politique et scientifique? ». *Espaces et Sociétés*, 2010/1-2 (n° 140-141), pp. 177-191.
- DEMATTEIS G., 2003, « Centralité » in LEVY J. et Michel LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P., 2004, « Mobilités quotidiennes des femmes en Afrique subsaharienne ». In DENÉFLE Sylvette (dir.). *Femmes et villes*. Tours: Presses universitaires François Rabelais, pp. 135-153.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2012, Mobilité et accès à la ville en Afrique subsaharienne, Conférence CODATU XV: Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes, 22-25 octobre 2012, Addis Abeba.
- DUCHÈNE C., 2011, Transport et parité des sexes, Forum International des Transports, Document de référence n° 2011-11, OCDE
- EKWALLA E. et BOUMA D., 2002, « Transport pluriel et productivité: cas de la ville de Douala au Cameroun ». In GODARD X. et FANTOZOUN, *Mobilité pour tous*, Swets & Zeitlinger, Lisse, pp. 297-301.
- GALLET B., 2012, L'action internationale des collectivités en matière de mobilité urbaine: Pourquoi et accompagner les villes en développement ?
- GELINAS J., 1987, *Et si le tiers-monde s'autofinçait*, Paris, Ed. Dunod.
- GODARD X., 1985, « Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines? (Cas de Brazzaville et Kinshasa) ». *Politique Africaine*, 1985, (17), pp. 41-57.
- GODARD X., 2008, Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable, CODATU XIII: défis et solutions pour un développement durable, Ho Chi Minh Ville.
- GOTTMANN J., 1952, *La politique des États et leur géographie*, Paris, Armand Colin.

- GRAFMEYER Y., 2005, *Sociologie urbaine*, Armand Colin, Paris, 2005.
- HUGON P., 1996, *Économie du tiers-monde*, Paris, l'Harmattan, 1996.
- KABORE A., 2010, Le transport urbain de personne dans les ménages à Bobo Dioulasso, Université de Ouagadougou, mémoire de Maîtrise de géographie.
- KONAN Y. G., Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise: Bilans et perspectives, Conférence CODATU XV, Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes, 22-25 octobre 2012, Addis Abeba (Éthiopie).
- KUMAR A. et BARRETT F., 2008, Coincés dans les embouteillages: Le transport urbain en Afrique. Banque Mondiale/SSATP.
- KUMAR A. et DIOU C., 2010, Renouveau du parc d'autobus à Dakar: Avant – après. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Document d'analyse SSATP n°1, mai.
- LESSAULT D. et SAKHO P., 2008, «Étalement urbain et risques de fragmentation à Dakar», in ZANINETTI J.-M. et MARET I. (dir), *Étalement urbain et ville fragmentée à travers le monde, des théories aux faits*. Actes du Colloque international d'Orléans 26-28 septembre 2007, Collection du CEDETE, pp. 95-118.
- LEVY J., 2000. « Les nouveaux espaces de la mobilité », in BONNET M. et DESJEUX D. (éds), *Les territoires de la mobilité*. Paris: PUF.
- LOMBARD J. et NINOT O., 2002, « Impasses et défis dans le transport routier », in DIOP M. C., *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, pp. 109-162.
- LOMBARD J. et NINOT O., 2012, « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », *EchoGéo* 20 (2012), avril 2012/juin 2012.
- LOMBARD J., 2006, « Enjeux privés dans le transport public d'Abidjan et de Dakar », *Géocarrefour*, vol. 81/2.
- LOMBARD J., 2015, *Le monde des transports sénégalais*, Marseille, Editions IRD.
- LUSSAULT M., 2003, « Habitat », in LEVY J., LUSSAULT M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Berlin, p. 437.
- METEYER ZELDINE F. et al., 2009, Qui paie quoi en matière de transports urbains? Guide des bonnes pratiques, Agence Française de Développement (AFD)/Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM).
- PERFORMANCES MANAGEMENT CONSULTING, 2009, Les infrastructures de transport en Afrique.
- PLAT D., 2003, Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne. HDR Économies et finances. Université Lumière, Lyon.
- RIGAR S. M. et MEITE Y., Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable.
- ROCHEFORT M., 2000, *Le défi urbain dans les pays du Sud*, Paris, L'Harmattan.
- SAKHO P., 2007, « Dakar et le littoral » in NDIAYE P. (ed), *Atlas du Sénégal*, Éditions Jaguar, pp. 112-114.
- SAKHO P., 2001, « L'environnement urbain dans les métropoles du Tiers-monde: Essai sur les spécificités locales de l'agglomération dakaraise », in NDIAYE S. (éd), *Mélanges d'archéologie, d'histoire et de littérature offerts au Doyen Oumar Kane*, Dakar, PUD, pp. 303-310.
- SAKHO P., 2002, « U comme Urbain ou Développement urbain et transport à Dakar », in GODARD X. (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Clamecy, KARTHALA-INRETS, 2002, pp. 331-342.
- SAKHO P., CAMARA A., 2013, « Accès à la ville, entre mobilité contrainte des plus aisés et assignation territoriale des plus pauvres. Le cas de Pikine, dans la banlieue de Dakar ». *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines, École doctorale ETHOS, UCAD, Dakar*.
- TARRIUS A., 2000, *Les nouveaux cosmopolitismes: mobilités, identités, territoires*, La Tour d'Aigues, Édition de l'Aube.
- URRY J., 2005, *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin.
- VENNETIER P., 1982, « villes cruelles. Urbanisation et cadre de vie ». NOTRE LIBRAIRIE, Aménager Le milieu, n° 066/067, octobre-décembre, 1982:59, pp 58-64.
- VERNIERE M., 1973, « Campagne, ville, bidonville, banlieue: Migrations intra-urbaines vers Dagoudane Pikine, Ville nouvelle de Dakar ». *Cahiers ORSTOM, série Sci, Hum.*, n°2/3, Vol. X., 1973, pp. 217-243.
- ZORO B. N., 2002, Transports urbains et coordination institutionnelle: Premiers enseignements, document de travail SSATP n° 69, Washington, Banque Mondiale, pp. 35-46.



BOOCs
EPFL

Villes africaines:
Mobilités et transports urbains
Pape Sakho, Jérôme Chenal,
Armel Kemajou



45

IMPRESSUM

© EPFL Press, 2017.
Tous droits réservés.

Graphisme:
Emphase Sàrl, Lausanne

Résumé: Armel Kemajou

Développés par EPFL Press, les BOOCs (Book and Open Online Courses) sont le support compagnon des MOOCs proposés par l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Valeur ajoutée aux MOOCs, ils rassemblent l'essentiel à retenir pour l'obtention du certificat et constituent un atout pédagogique. Learn faster, learn better. Bonne révision!

ISBN 978-2-88914-431-0