

Diagnostic croisé des transports urbains au nord et au sud de l'Afrique

Xavier Godard,
Conseiller de Codatu

Africités 2009, session mobilité et
transport urbain

Le transport public, composante essentielle pour la mobilité

- Approche système de la mobilité: de multiples composantes modales à articuler
- Rôle central du transport public qui a lui-même plusieurs composantes
- Importance d'une structuration de l'offre par le transport de masse
- Messages de deux guides préparés récemment:
 - Guide PDM pour les collectivités africaines (2008)
 - Guide Codatu pour les villes méditerranéennes (2008)

Crise structurelle de l'offre de transport public

- Des entreprises d'autobus qui ont disparu (ASS) ou périclité
- De nouvelles entreprises émergent, parfois dans la douleur (Socatur à Douala, Sotral à Lomé), nouvelle génération d'entreprises d'autobus au Maroc
- Un partage modal qui régresse au profit de l'automobile (au nord et en Afrique du sud)
- Lien avec une motorisation fortement croissante, (mais pas encore en ASS)

De nouveaux projets d'axes lourds de TC

- Metro léger de Tunis, depuis longtemps
- Metro du Caire en extension progressive
- Projets en cours au Maroc, le renouveau du tramway moderne
- Des BRT en exploitation à Lagos (2008) et à Johannesburg (2009), en cours de réalisation à Cape Town ou à Dar Es Salam

Rôle important du transport artisanal

- Multiples formes artisanales
 - Taxi compteur
 - Taxi collectif
 - Taxi moto
 - Minibus (diverses tailles)
- Des externalités négatives mais une contribution aux besoins de mobilité
- Une dimension importante d'emploi
- Un rôle important sur tout le continent africain, nord et sud
- Besoin d'une gestion de proximité, qui peut être mieux assurée par les collectivités

Répartition modale, villes africaines

Ville	indiv dual	TC institutionn el	fer	autobus	TC artisanal	minibus	Taxi coll	autre
Abidjan 1998	28%	28%	-	28%	44%	26%	18%	-
Alger 2004	35%	9%	4%	5%	56%	53%	3%	-
Accra 2002	15%	11%	-	11%	74%	51%	23%	-
Addis 2002	14%	24%	-	24%	62%	62%	-	-
Casablanca 2004	50%	26%	-	26%	22%	-	22%	2%
Dakar 2000	18%	4%	1%	3%	72%	58%	14%	6%
Dar Es Salam 2000	11%	2%	-	2%	81%	81%	-	7% Tnm
Nairobi 2000	20%	24%	-	24%	55%	55%	-	1%
Niamey 1997	59%	7%	-	7%	30%	-	30%	4% Tnm
Ouaga 2000	75%	1%	-	1%	6%	-	6%	18% Tnm
Tshwane 2007	52%	15%	7%	8%	32%	32%	-	1%

Africités 2009, session mobilité et
transport urbain

Actions d'intégration et de professionnalisation du transport artisanal, exemple de Dakar

- Minibus « cars rapides » majoritaires dans l'offre de transport public à Dakar
- Opération de renouvellement du parc, financement Banque mondiale : 505 véhicules en 2008
- Regroupement des opérateurs en GIE
- Organisation des lignes à travers des conventions passées avec les GIE, condition des prêts pour l'achat des véhicules
- Actions de formation (chauffeurs, propriétaires)
- Programme mené par le CETUD, sorte d'Autorité Organisatrice (sans les pouvoirs formels...) émanant de l'Etat
- Temps long nécessaire pour une telle réforme

Des Etats encore très présents et des collectivités plutôt démunies

- Décentralisation variable selon les pays : le transport fait rarement partie du champ de cette décentralisation
- Le Maroc est l'un des pays où cette décentralisation paraît la plus poussée
- Le poids des Etats reste fort, notamment au nord (exemple de la Tunisie...)
- Insuffisances des moyens humains et financiers des collectivités... mais aussi des Etats sur les questions de mobilité et transport urbain
- Nouveaux enjeux internationaux justifiant l'intervention des Etats: énergie et changement climatique

Difficultés à résoudre pour les collectivités

- Définir une stratégie transport en relation avec le développement urbain
- Gérer de bonnes relations coordonnées avec l'Etat dans un contexte souvent conflictuel
- S'orienter vers une fonction d'Autorité organisatrice
- Assurer la coopération métropolitaine
- Identifier les moyens (financiers et humains) des interventions sur les transports urbains et la mobilité