

# DÉCLARATION de DAKAR des acteurs non-étatiques à l'issue de la SEMAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DU CLIMAT #SMDC2022

DAKAR, SENEGAL 3 AU 7 OCTOBRE 2022



À Dakar en cette Semaine de la Mobilité Durable et du Climat du 03 au 07 octobre 2022, des acteurs du monde entier - en particulier du continent africain, hôte de la prochaine COP27 – se sont réunis pour réaffirmer leur engagement et le rôle déterminant de l'action territoriale pour développer une mobilité durable et pour atténuer le changement climatique autant que de s'adapter à ses conséquences.

La **science** est sans équivoque et le dernier rapport du GIEC le montre, le changement climatique est une menace concrète sur tous les continents. Un réchauffement supérieur à 1,5 °C entraînera des impacts graves et irréversibles, limitant la capacité d'adaptation et menaçant gravement l'équilibre aussi bien des écosystèmes naturels que des sociétés humaines. L'année 2022 et son cortège de catastrophes climatiques en est une claire illustration.

Les participants au sommet de Dakar, issus de toutes les catégories d'acteurs du climat et de la mobilité durable, réaffirment les priorités fortes qu'ils souhaitent voir mises au cœur des débats de la COP 27 en rappelant que le changement climatique est une menace directe pour la paix dans le monde, en particulier par l'insécurité alimentaire et énergétique qu'il génère.

Nous rappelons la nécessité de renforcer l'attention sur les enjeux d'**adaptation** et de rééquilibrer les négociations et les financements par rapport aux investissements sur l'atténuation.

Nous réaffirmons le besoin de renforcer l'**accès à tous les types de financements** au niveau des territoires, la nécessité d'innovation dans des financements verts, qui doivent s'ouvrir plus aux pays en développement. Nous insistons sur la prise en compte du rôle des collectivités locales qui sont souvent les mieux à même de mettre

en œuvre des politiques holistiques et adaptées aux réalités locales en étroite liaison avec les acteurs économiques et sociaux de leurs territoires.

Dans cette perspective, le renforcement des capacités (formation et ingénierie de projet) est d'une importance capitale.

Nous soulignons l'importance d'une action résolue pour assurer le droit en tout lieu, pour toutes et tous, à une mobilité durable qui est une condition majeure pour l'accès à l'éducation, à l'emploi et à la liberté individuelle. Pour cela l'accent doit être mis sur toutes les innovations et les financements permettant de développer les solutions alternatives à l'usage individuel de moyens de transports carbonés. Nous rappelons l'importance de ces politiques de mobilité collectives et actives dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Nous voulons, plus que jamais, accélérer la **transition énergétique** dans un contexte géopolitique extrêmement tendu, notamment du fait de la fragilisation des approvisionnements en énergies fossiles, impactant l'ensemble des économies du monde.

Nous demandons que l'ensemble des mutations nécessaires se fassent dans un souci permanent de justice et d'équité. Nous rappelons que les Etats n'ont pas tous ni la même responsabilité dans la situation climatique actuelle, ni les mêmes moyens pour y faire face. Ceci vaut aussi au niveau des personnes et nous insistons sur la nécessaire prise en compte dans les politiques publiques concernées des inégalités de genre, de génération et de territoire.

Nous rappelons enfin qu'une réponse globale aux défis du changement climatique nécessite un monde régulé, la définition d'objectifs et de stratégies communes entre les Etats, pour la stabilisation du climat, la réduction des émissions, l'adaptation et la réponse aux pertes et dommages subies par les pays les plus vulnérables. Aussi la paix dans le monde et le respect par tous de la Charte des Nations Unies est une condition absolument nécessaire de la réussite des accords de Paris sur le climat dont la mise en œuvre doit d'être accélérée et déclinée en actions concrètes et ambitieuses, notamment sur le continent africain.

**LA FEUILLE DE ROUTE DE CODATU SUR LA MOBILITE URBAINE DURABLE**

**CONFERENCE CODATU XVIII**

**DAKAR, SENEGAL 3 AU 7 OCTOBRE 2022**



Après plus de 40 ans de travaux, de réflexions, de recherches et de conférences ayant rassemblé une grande variété d'acteurs de la mobilité urbaine dans les pays émergents et en développement (décideurs, professionnels, chercheurs, experts, bailleurs, ONGs...);

Après la « Déclaration CODATU de Lomé » en 2002, proposant des principes et des actions à mener pour orienter les politiques de mobilité urbaine, et la Déclaration de CODATU au sommet mondial Habitat III se prononçant sur « l'accessibilité qu'il nous faut » ;

Devant les défis considérables à venir pour les villes du Sud relatifs aux transitions urbaines, énergétiques, numériques, aux transformations sociales, à la résilience au changement climatique, à la métropolisation, la mondialisation et aux pandémies ;

Constatant que la mobilité urbaine est devenue un problème prioritaire des villes du Sud, sur lequel les autorités publiques locales et nationales sont particulièrement attendues, allant jusqu'à fragiliser les institutions elles-mêmes, et convaincus que la mobilité urbaine est une composante essentielle pour lutter contre le dérèglement climatique et la pollution importante relevée dans toutes les agglomérations ;

Devant l'urgence qu'il y a de bénéficier de l'expérience des villes confrontées depuis longtemps aux problématiques de mobilité, de ne pas répéter les erreurs du passé et

d'adopter des politiques publiques efficaces et vertueuses, il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques publiques bien connues : planification de la mobilité intégrée au développement urbain centrée sur les personnes, leurs besoins limitant la place de la voiture ; renforcement des institutions et du dispositif de coordination entre les acteurs intervenant dans la ville ; recherche et installation d'un modèle de financement pérenne des transports collectifs confrontés à un besoin de développement permanent; investissements intégrés dans une vision multimodale de la mobilité prenant en compte les modes actifs et la pollution urbaine ; reconnaissance du rôle du transport artisanal et intégration des opérateurs professionnalisés au sein d'un système multimodal ; constitution d'observatoires locaux permettant de disposer des données de base sur la mobilité ; prise en compte de la nécessaire sécurité des personnes et du « genre » dans le secteur professionnel du transport et de la lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel ;

Convaincus que la mobilité urbaine à la fois des personnes et des biens est une composante essentielle pour lutter contre le dérèglement climatique en maintenant l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, et de limiter la pollution importante relevée dans toutes les agglomérations.

**La feuille de route suivante est adoptée par CODATU à l'issue de la Conférence tenue à Dakar du 3 au 7 octobre 2022. Valable pour la prochaine décennie, le plan d'actions proposé sera suivi par un observatoire immédiatement mis en place par CODATU et ses partenaires. Il aura pour objet de suivre la mise en œuvre, sur le terrain, de toutes les recommandations. L'observatoire publiera ses résultats et ses analyses chaque année pour chaque paragraphe ou est mentionné : observatoire**

**Nous nous adressons successivement à chaque catégorie d'acteurs à même de contribuer à la mise en œuvre de cette feuille de route :**

- Gouvernements nationaux des pays en développement et émergents
- Gouvernements locaux et autorités locales des villes du « Sud », en charge de la mobilité urbaine
- Institutions Financières Internationales
- Gouvernements nationaux et locaux des pays du « Nord »

Sans négliger les efforts importants consentis ces dernières années par de nombreux gouvernements, des politiques et pratiques manquent parfois d'ambition et sont trop fragiles pour une mobilité urbaine soutenable. Fort des constats d'échecs des

politiques de mobilités du Nord largement responsables des dérèglements climatiques et pour éviter les écueils et les dépenses publiques inutiles, inadaptées ou inefficaces, nous appelons tous les décideurs concernés à être très vigilants quand :

- les **infrastructures routières** sont conçues comme des projets purement routiers réservés aux véhicules particuliers, accidentogènes, ne prenant pas en compte les modes actifs ni l'utilité urbaine des transports collectifs, les spécificités du fret et de la logistique urbaine. Sans être inscrites dans une véritable planification du développement urbain, elles accentuent, de plus, la tendance à l'étalement urbain impactant ainsi négativement le développement durable de la ville ;

- la **planification urbaine** ne prend pas en compte le fonctionnement réel du marché foncier et la demande en particulier des plus défavorisés ;

- les **plus-values foncières** sont réalisées autour des projets de transport alors qu'elles devraient être captées en grande partie par la puissance publique pour financer les transports et non exclusivement appropriées par des intérêts privés ;

- les **villes nouvelles** sont déconnectées de l'organisation spatiale préexistante. Elles sont le reflet d'un renoncement d'amélioration de la ville existante et néglige leur accessibilité multimodale ;

- les **projets capacitaires de transport en commun** sont vus comme des projets d'investissement déconnectés de la réalité des besoins des habitants. « Isolés » ils ne sont alors pas intégrés dans un véritable système de transport global et planifié ;

- la **décentralisation** est inachevée et dilue les responsabilités en matière de mobilité urbaine ;

- les solutions de transport institutionnel reposent sur des **dotations de bus** sans financement pérenne de l'exploitation ;

- le manque d'ambition dans les tentatives de **régulation du secteur privé du transport urbain, en particulier artisanal**, est source de nombreux maux divers : mauvaise qualité de service, corruption, fraude, accidentologie, carence de desserte de certaines zones, pollution, tarification inadaptée, .... alors que le transport artisanal a véritablement sa place dans l'organisation d'un système de transport performant à l'échelle d'une métropole dont il est, non seulement la solution la mieux adaptée pour

le rabattement sur les axes principaux et la desserte fine des zones périphériques et des quartiers mais encore une composante majeure de son économie locale ;

**Les efforts de lutte contre le changement climatique seront vains** si les villes du « Nord » et du « Sud » ne s'inscrivent pas rapidement, chacune pour ce qui les concerne, dans des trajectoires plus soutenables. La mobilité urbaine est un levier essentiel pour infléchir ces trajectoires. Elle façonne les mégalo-poles du futur tout autant que les villes intermédiaires et les espaces périurbains. La population des villes africaines va augmenter de près d'un milliard de personnes d'ici à 2050, ce qui fait de l'urbanisation de l'Afrique un chantier majeur du développement durable de la planète.

Nous appelons donc à un nouvel effort de solidarité et de coopération pour que le Sud puisse bénéficier de l'expertise et de l'expérience du Nord, financer sans tarder les infrastructures indispensables pour le développement des transports en commun et des modes actifs, organiser des villes du futur qui concilient développement local et les enjeux énergétiques et climatiques. Les villes du Nord pourront aussi bénéficier du retour d'expérience et des expérimentations menées dans celles du Sud.

**C'est pourquoi dans un agenda commun, nous appelons les communautés d'acteurs du Nord et du Sud à un vaste effort visant :**

**À l'adresse des gouvernements nationaux des pays en développement et émergents:**

1 - La place des **piétons en ville et des modes actifs en général**. Ils représentent souvent plus de la moitié des déplacements et devraient légitimement occuper une part proportionnelle de l'espace public. Nous appelons à ne plus réaliser ou à réhabiliter d'infrastructures routières en milieu urbain sans penser piste cyclable, cheminement piéton de qualité, et sécurisé. **observatoire**

2 - La **professionnalisation du transport artisanal**, secteur où d'énormes marges de progrès peuvent être réalisées avec peu de moyens. Dans chaque ville nous appelons à la mise en place d'une instance de concertation avec le secteur artisanal afin d'améliorer le service rendu aux usagers, les conditions de travail et d'exploitation du service et de mettre en place des démarches pilotes de modernisation. **observatoire**

3 – Le **soutien à la formation** de tous les acteurs et à **la recherche** sur les systèmes de mobilité urbaine. Les compétences sont primordiales pour concevoir et conduire les projets, contrôler, organiser et intégrer l’offre de service et son exploitation : exploitants, autorités organisatrices, bureaux d’études, etc. Ce socle de compétences doit permettre à chaque territoire de développer ses solutions durables. **observatoire**

4 - La **prise en compte de la sécurité et des enjeux de genre** dans les systèmes de transport (de la formation des professionnels aux usages et enjeux spécifiques par genre notamment la lutte contre le harcèlement sexiste et sexuel, à la féminisation des emplois et des formations). De manière plus générale, il s’agit de rendre les systèmes de mobilité inclusifs pour tous les publics. **observatoire**

5- La **décarbonation de la mobilité urbaine** doit devenir progressivement de moins en moins dépendante du pétrole, en intervenant sur l’offre mais aussi sur la demande par la structuration urbaine. **observatoire**

6 – la mise en place **d’observatoires locaux et nationaux** permettant de mieux connaître les besoins des habitants, d’orienter les politiques et d’évaluer leur efficacité en cofinçant la mise en place de ces dispositifs. **observatoire**

7 - La **structuration et la densification de la ville** du futur autour d’axes de transports collectifs forts, en prévoyant des réserves foncières le long de ces axes structurants et des centralités secondaires organisées autour de pôles d’échanges multimodaux riches en services. Chaque ville de plus d’un million d’habitants devrait à minima posséder son plan d’extension urbaine intégrant une planification des mobilités, expression d’une politique de lignes fortes et de structuration par des pôles secondaires. **observatoire**

8 - la mise en place d’un dispositif de **financement pérenne de la mobilité** urbaine, s’appuyant sur des modèles économiques dynamiques, équilibrés et durables et s’inspirant des nombreuses pratiques existantes dans les pays plus anciennement urbanisés. Aucun progrès durable ne pourra être réalisé en son absence. La politique vertueuse et puissante recommandée pour y arriver est de prendre progressivement et simultanément des mesures de limitation et de taxation des déplacements motorisés individuels, et de facilitation et financement en contre partie des transports en commun permettant des politiques de tarification ambitieuses. **observatoire**

9 - Pour gérer efficacement un système de mobilité, il est indispensable de **donner aux villes, structures décentralisées ou déconcentrées, les compétences, les ressources humaines et financières** avec un objectif de performance et de résultat du service attendu. Avec ou sans décentralisation, la répartition des responsabilités doit être claire sur l'ensemble des thématiques de mobilité urbaine, c'est-à-dire, à minima : le stationnement, la gestion de l'espace public, les modes actifs, l'entretien de la voirie urbaine, l'organisation du transport artisanal et du transport collectif institutionnel. Les institutions mises en place doivent se voir dotées de moyens et de l'autorité nécessaire pour pouvoir véritablement exercer leur mission, sur une échelle spatiale de l'ordre du bassin d'emploi. observatoire

10 - En cas de don de Bus, il est indispensable de suivre les principes de la « **Charte CODATU - GART du don de matériel roulant réformé** ». observatoire

11- En amont des projets structurants ou des politiques envisagées, nous recommandons de manière générale de solliciter **l'expérience internationale et le conseil global** avant toute décision. CODATU met en place un conseil stratégique (conseil des sages), neutre et indépendant, qui peut être sollicité à cette fin.

### À l'adresse des gouvernements locaux et autorités locales des villes du Sud, en charge de la mobilité urbaine :

1 - Les **villes du monde doivent coopérer** de manière beaucoup plus intense. Seul le partage d'expérience et les échanges entre techniciens et décideurs, sur la longue durée, peut permettre d'éviter au Sud les erreurs des villes du Nord et de parvenir à tracer leur propre voie pour faire face simultanément aux défis en cours de la transition urbaine et énergétique. La lutte contre le changement climatique mondial entamée par les villes du Nord est vaine si parallèlement les villes du Sud ne sont pas accompagnées pour pouvoir traiter à la fois leurs problèmes de mobilité, les impacts sur le climat et d'adaptation au changement climatique. La coopération décentralisée est précieuse mais de nombreuses autres modalités d'échange et de partenariat sont possibles et seront suivies par le **Club CODATU international des AOM**. En particulier le mentorat / compagnonnage entre autorités locales peut être un moyen très efficace de coopérer. observatoire



2 – La mise en place d’une **gouvernance locale efficace** de la mobilité urbaine est fondamentale pour la réussite de tout projet. Elle doit être dotée de compétences claires, pouvoir véritablement les exercer, disposer d’un mode de financement suffisant et pérenne, et avoir la capacité de planifier la mobilité future et de peser sur les choix faits en matière de planification du développement urbain et aussi de logistique urbaine. Cette planification locale pourra profiter de l’expérience et des outils mis à disposition par le programme *MobiliseYourCity*. La création et le développement d’autorités locales organisatrices de la mobilité urbaine sur des périmètres de territoires fonctionnels, comme le bassin d’emploi, doit être envisagée comme un processus essentiel, progressif et fondamental. **observatoire**

3 - La mise en place des conditions d’une **exploitation efficace des réseaux de transport en commun** comme les aménagements de voirie privilégiant les bus, la professionnalisation de la contractualisation avec les exploitants construite sur la base d’objectifs de performance opérationnelle, et enfin la rigueur dans les processus d’acquisition de matériel roulant, sont trois conditions absolument nécessaires à l’amélioration de la mobilité urbaine. **observatoire**

4 – La mise en place d’**observatoires de la mobilité urbaine** et de dispositifs de recueil de données, permettant de mieux connaître les besoins des habitants et d’évaluer l’efficacité des politiques et investissements mise en place, est un préalable aux autres chantiers. Pour la **mise à disposition de données standardisées et ouvertes** de mobilité urbaine pour les villes Africaines, nous encourageons les autorités concernées à adopter le « *pledge agreement* » de DigitalTransport4Africa : <https://www.digitaltransport4africa.org/fr/our-pledge/>  
**observatoire**

5 – La dégradation de la **qualité de l’air et la pollution** sont de véritables **problèmes de santé publique**. À minima, les villes de plus d’un million d’habitants devraient se doter d’un observatoire de la qualité de l’air support d’une politique active de réduction de la pollution. **observatoire**

6 – Les **ressources humaines** sont déterminantes dans la capacité des autorités locales à organiser efficacement et améliorer la qualité des systèmes de mobilité. Une attention toute particulière doit leur être accordée en amont de tout projet, en particulier via la formation et le transfert de compétence. **observatoire**

7 – Au plus **haut niveau décisionnel** et en amont des projets structurants ou des politiques envisagées, l’apport d’expertise technique et l’expérience internationale peuvent favoriser l’émergence d’une vision politique indispensable. Les échanges entre pairs, les réseaux professionnels et le **conseil stratégique** (conseil des sages) de CODATU peuvent être mobilisés à cet effet.

### **À l’adresse des Institutions Financières Internationales (IFI) :**

1 - Nous ne pouvons que cautionner les engagements des IFI en matière de **soutien des transports collectifs**, composante essentielle des projets de mobilité. Les efforts engagés doivent s’inscrire dans une approche globale (infrastructure mais aussi gouvernance, études, planification, renforcement de la maîtrise d’ouvrage locale, intermodalité, intégration urbaine, décarbonation, conditions d’exploitation, maintenance, etc.). **observatoire**

2 – Nous appelons à **examiner avec beaucoup de circonspection** les projets d’infrastructures de mobilité urbaine qui ne s’inscriraient pas dans une vision globale d’un système de transport multimodal à l’échelle métropolitaine et ne prendrait pas en compte les « modes actifs ». **observatoire**

3 - Pour chaque grande ville où un ensemble de bailleurs intervient, un **dispositif de coordination** doit être mis en place sous forme de plateforme regroupant l’autorité locale et les bailleurs. Quand une planification de type SUMP et NUMP (*Mobilise Your City*) existe, elle doit devenir le cadre de référence du montage des projets pour ouvrir l’accès à des financements structurés. **observatoire**

4- Le **renforcement de capacités et la formation**, souvent négligés, doit être une composante importante de tous les projets structurants de transport urbain. Dans chaque projet, 5% du montant au minimum doit être consacré à l’assistance technique, à la formation, à l’appui aux autorités organisatrice de la mobilité et au dispositif de suivi, ex ante et ex post. **observatoire**

5 - **Aucun projet ne doit être lancé** sans garanties sur le financement durable de l’exploitation et la structure du modèle économique sous-jacent. **observatoire**

6 - En amont des projets structurants ou politiques envisagées, nous recommandons de faire appel au conseil stratégique (conseil des sages) de CODATU.

## **À l'adresse des gouvernements des pays du « Nord »**

1 – L'aide au développement doit rejoindre les 0.7% du PNB, et prioriser le développement urbain durable. **observatoire**

2 – Des dispositifs nationaux doivent inciter les villes et entreprises du Nord à partager leur expérience avec les villes du Sud, tel le 1% transport urbain adopté en France. **observatoire**

3 – Les gouvernements locaux en charge de la mobilité urbaine doivent développer des coopérations avec les villes du Sud, car il est de leur responsabilité de partager leur expérience et de contribuer à l'émergence d'une **alliance des villes du monde** pour faire face aux défis planétaires. **observatoire**