



18/09/2020

# LES FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS POUR FORMALISER LE TRANSPORT INFORMEL ET L'IMPORTANCE DES AUTORITÉS

## LA SITUATION DE FREETOWN

 • @Lusilk

*Cette présentation a été traduite de l'anglais.  
La version originale se trouve [ici](#).*



18/09/2020

- Le cas de Freetown est présenté pour répondre à deux questions clés :
  - Quelles sont les conditions clés de succès pour formaliser le secteur ?
  - Quel rôle les autorités peuvent-elles jouer en faveur de ce processus de transformation ?

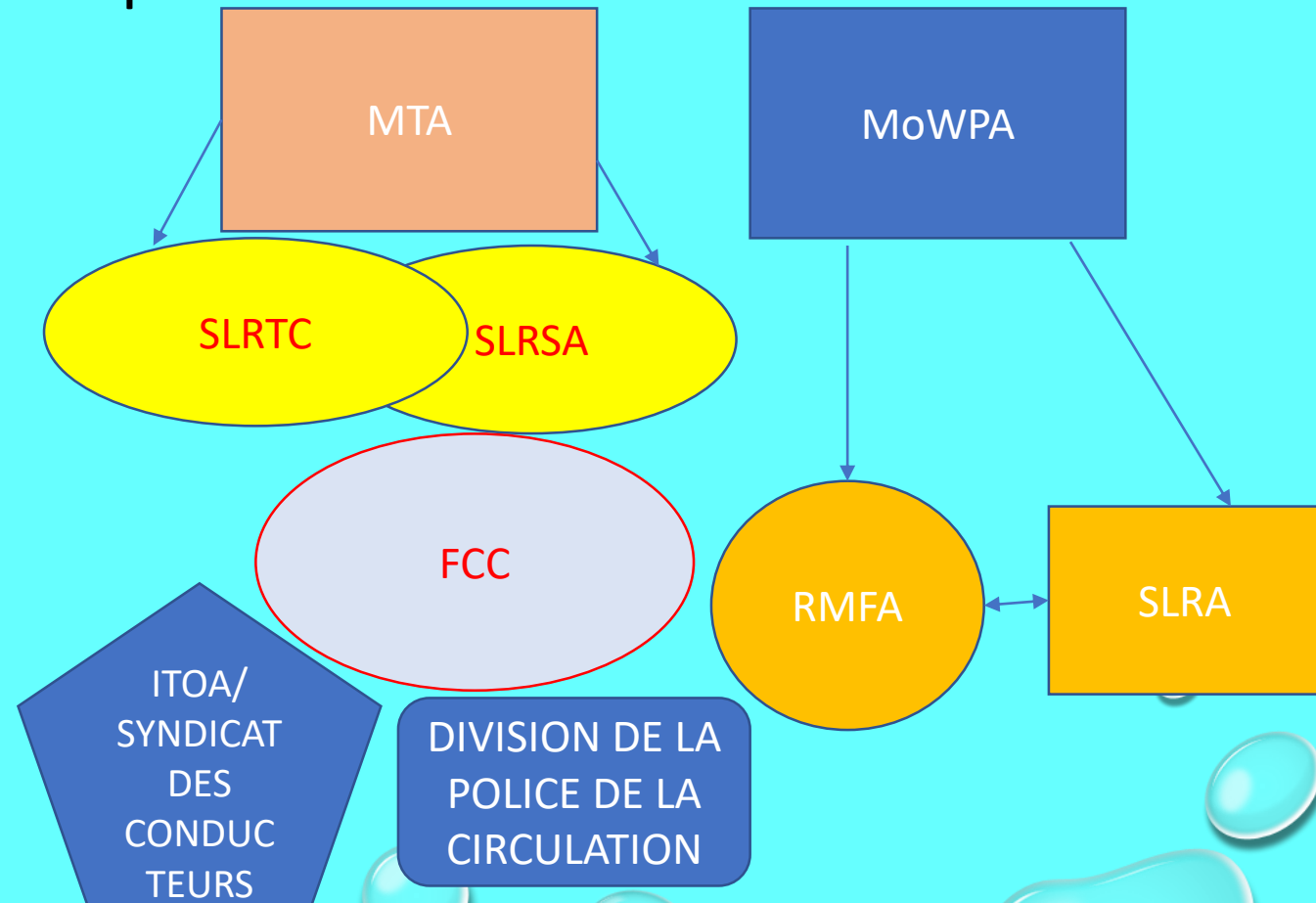
# Vue d'ensemble de la ville/ région métropolitaine

- ❑ Population - 1 055 964 millions (21,1 % de la population totale) (Recensement, 2015)
- ❑ Avec un taux de croissance démographique annuel de 4,2 % (Banque mondiale), Freetown devrait compter 2 millions d'habitants d'ici 2028.
- ❑ Selon le Freetown Structure Plan (2013-2028), les estimations montrent que d'ici 2028, plus de 1,9 million de personnes vivront à Freetown (GOPA-CES, 2014), ce qui représente 65 % de la population totale vivant dans les zones urbaines de la Sierra Leone (SSL, 2016).
- ❑ Le taux de croissance urbaine de Freetown jusqu'en 2025 est supérieur à la moyenne nationale, à 3,5 % - à ce moment-là, elle représentera 43 % de la population urbaine.
- ❑ Freetown est située entre l'océan Atlantique à l'ouest et les montagnes à l'est.

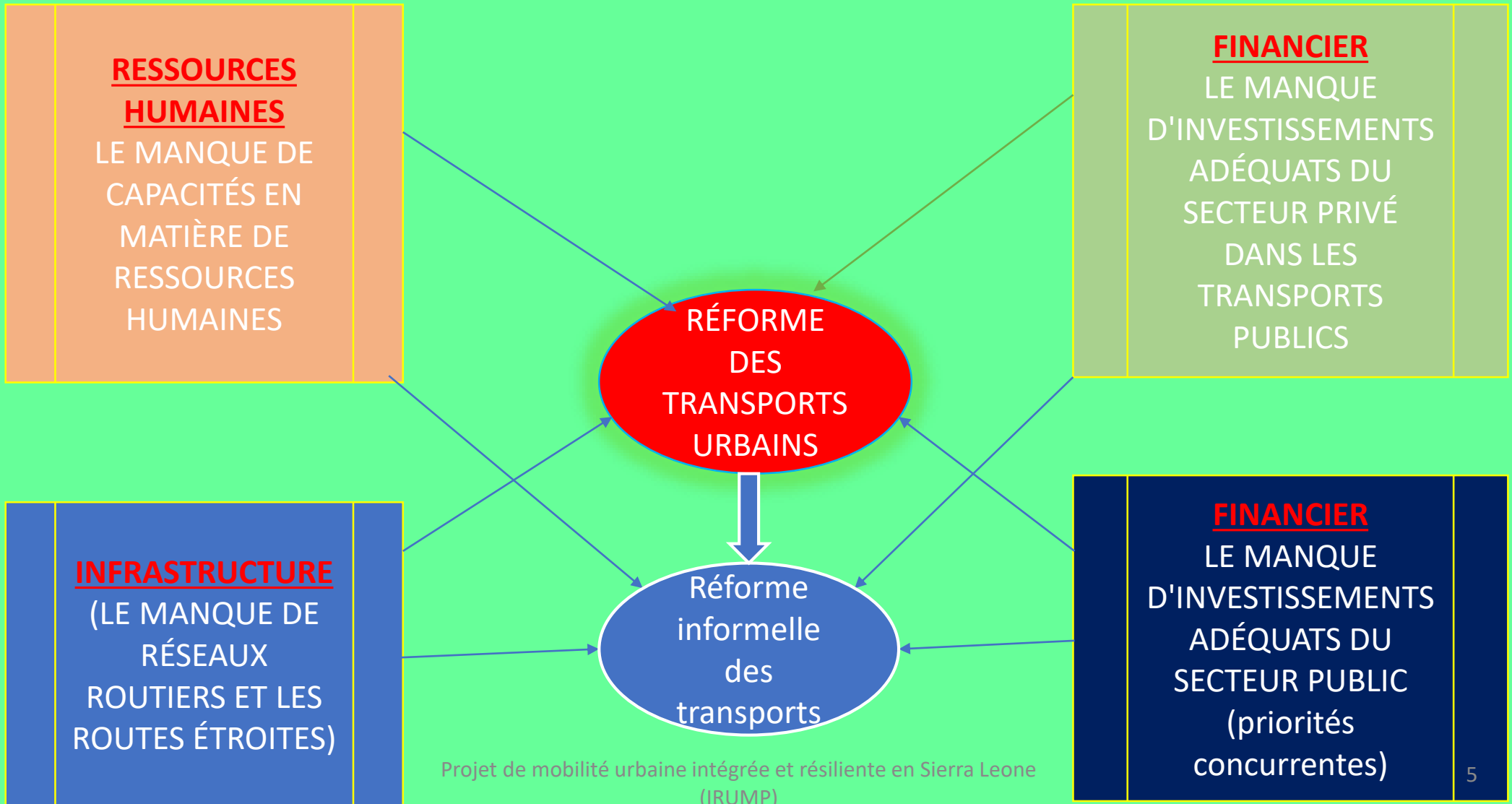
# ARRANGEMENT INSTITUTIONNEL

- Chevauchement des mandats
- Mandats et fonctions isolés
- Fonctions conflictuelles entre le gouvernement national et les collectivités locales
- LE MANQUE DE COORDINATION ENTRE LES ENTITÉS DIRIGEANTES
- Très faible planification
- **Impact** : étalement urbain, faible coordination, manque de responsabilité et manque de clarté des fonctions

A quoi cela ressemble maintenant:



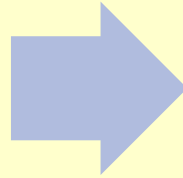
# LA LIMITATION DES RESSOURCES



# La vision : Transformer Freetown....

De

Une ville encombrée, axée sur les véhicules

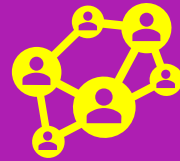


à

Une ville résiliente, axée sur les gens, pour améliorer la qualité de vie de tous.



# Vers la transformation : Approche de la réforme du transit



Itinéraires



Infrastructure

***Réforme :  
Institutionnel  
et  
opérationnel***



Véhicules

# Réforme institutionnelle : Transition du SLRTC vers un régulateur



Itinéraires



Infrastructure

*Réforme :  
Institutionnelle  
et opérationnelle*



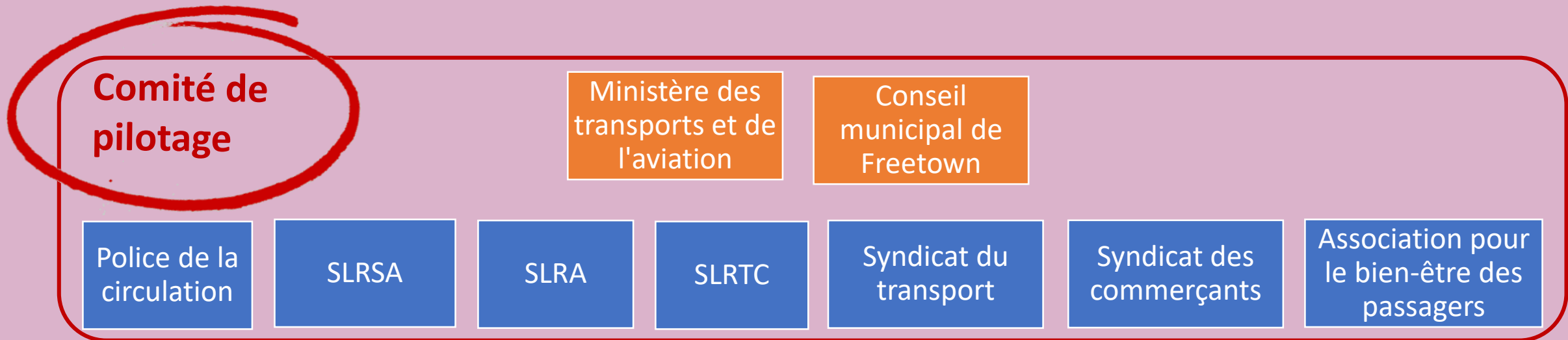
Véhicules

- Le SLRTC va évoluer d'opérateur à régulateur (FTA)
- Le SLRTC va céder des actifs existants et des activités de la ville
- Renforcement des capacités de la SLRTC
- Passation de marchés et appels d'offres
- Suivi et évaluation des contrats
- Définir les exigences relatives à la participation des exploitants



# L'engagement des parties prenantes et des citoyens - un effort commun

- **Rassembler tous les acteurs concernés** pour la conceptualisation, la priorisation et la conception du projet.
- **L'accent est mis sur l'engagement des citoyens : Responsabilité du gouvernement + amélioration de la conception des projets**
  - des enquêtes et des groupes de discussion pour éclairer la conception
  - des hackathons pour concevoir des outils d'engagement des citoyens, et bien plus encore.



# Réforme opérationnelle : Transition des opérateurs informels vers les opérateurs formels



Itinéraires



Infrastructure



Véhicules

- Les propriétaires formeront l'association des nouveaux itinéraires sous contrat
- Établir un accord contractuel entre les associations de lignes et le régulateur (SLRTC) pour fournir un service selon certaines normes
- Cadre de négociation

# Itinéraires

- Contrats initiaux pour 2 corridors pilotes de démonstration, dont l'extension est prévue ultérieurement
- Processus de transposition à plus grande échelle et de renforcement des capacités



Itinéraires

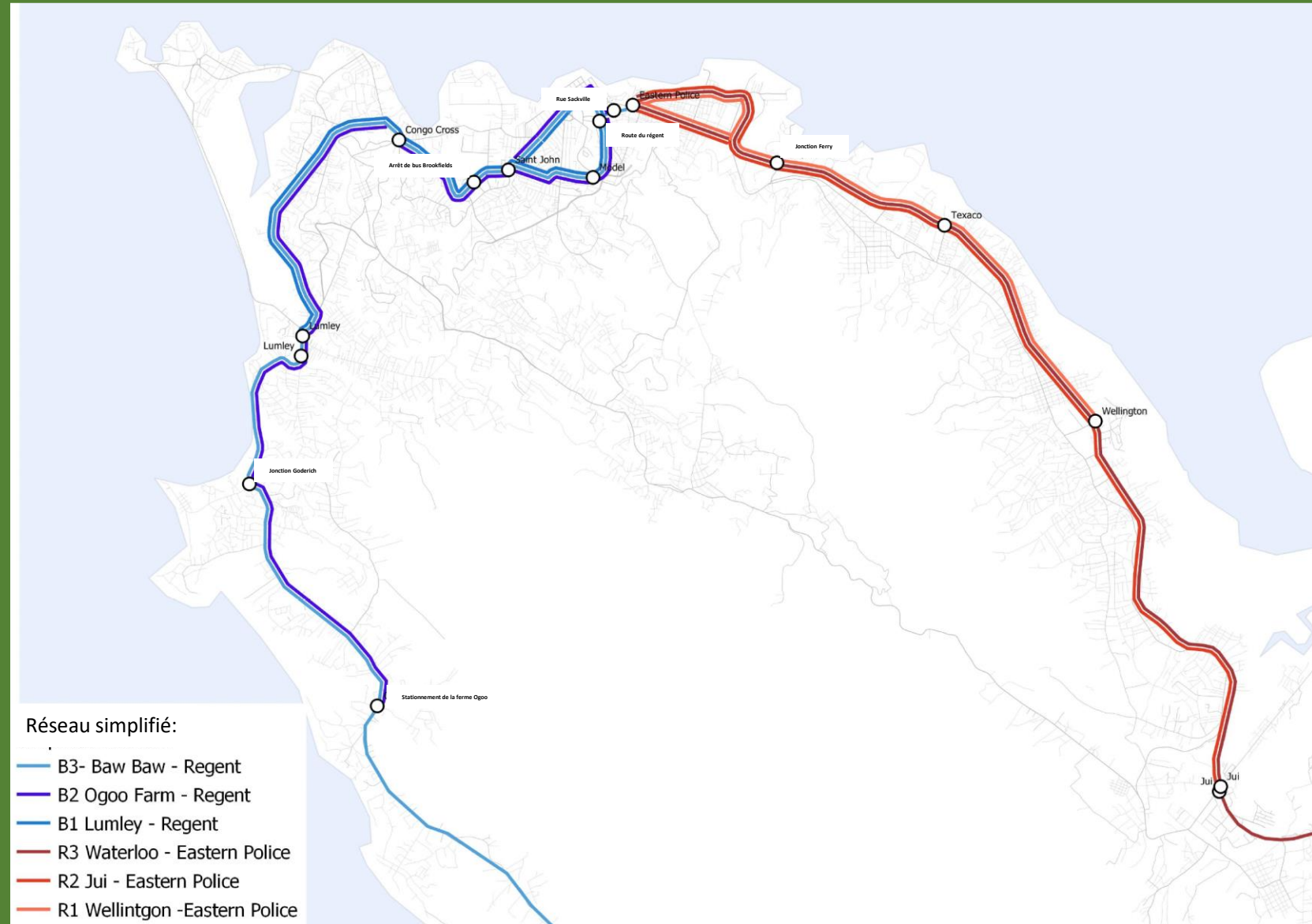


Infrastructure

**Réforme**



Véhicules



# Infrastructure requise



Itinéraires

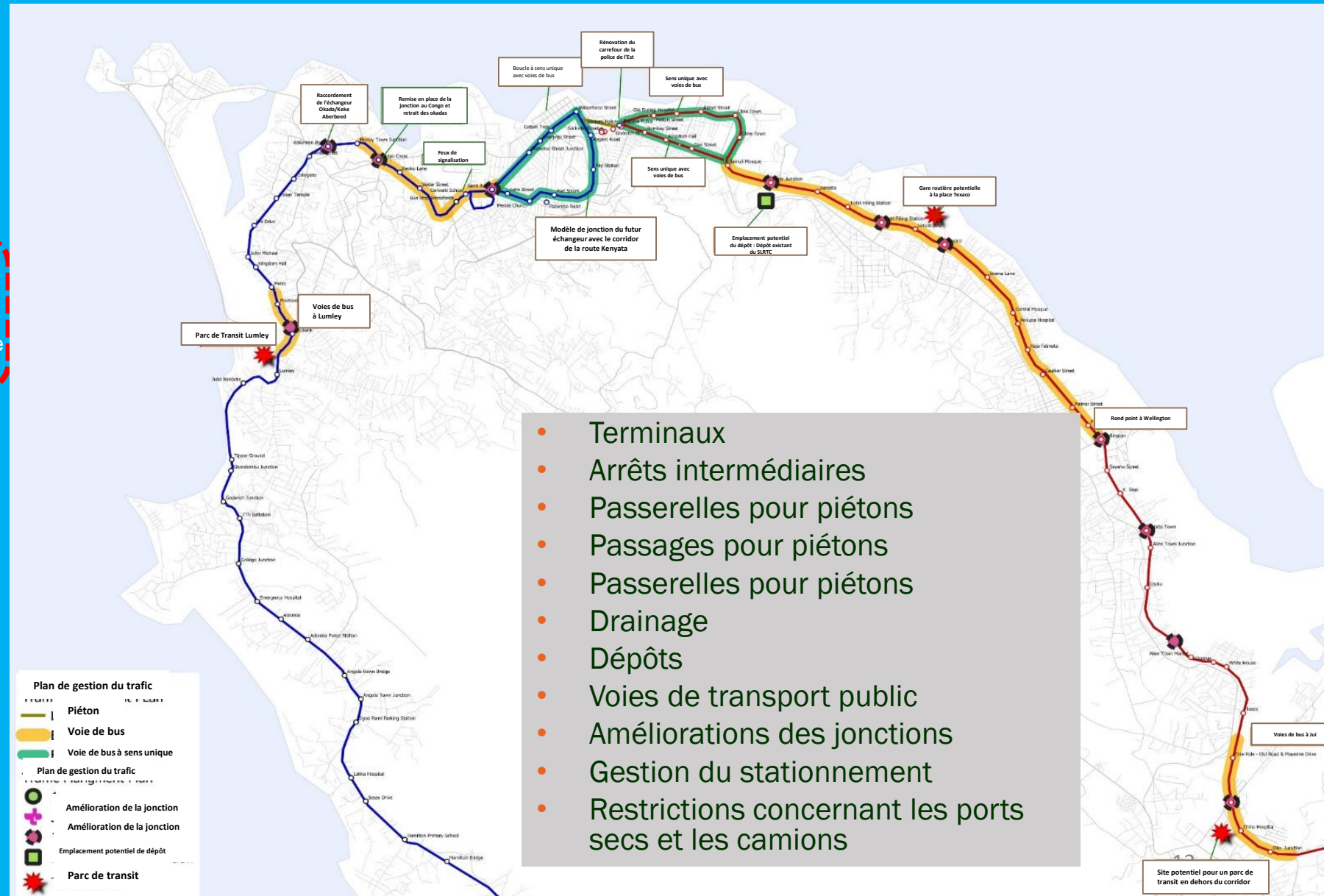


Infrastructure

Réforme

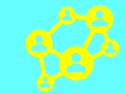


Véhicules





# Des véhicules de qualité



Itinéraires



Infrastructure

**Réforme**



Véhicules



# Que faudra-t-il



- Soutien aux réformes au plus haut niveau politique
- Une équipe technique de professionnels bien motivés
- Une base institutionnalisée formelle pour la coordination entre plusieurs agences
- Volonté de la part des associations d'autobus/opérateurs/conducteurs du secteur privé de participer au programme de réforme
- Capacité à transformer le SLRTC en un planificateur-régulateur
- Contrôles efficaces de l'utilisation des sols et gestion de l'espace routier