



Les transports urbains en Afrique



5 novembre 2007

Structure

- **Transports et viabilité**
- **Leçons du passé**
- **Voie à suivre**

Transports et viabilité

Conséquences pour la demande de carburants

- D'ici 2025, plus de la moitié de la population d'Afrique subsaharienne vivra en zone urbaine
- Au cours des vingt prochaines années, on fabriquera plus de voitures que pendant les 110 années de l'histoire industrielle
- En moyenne, on compte 55 voitures pour 1 000 habitants dans les villes d'Afrique subsaharienne. Dans les pays à revenu intermédiaire, le niveau est de 250-300 ; si l'on considère le doublement de la population et le quadruplement des propriétaires de voitures, le nombre de véhicules sera multiplié par huit.
- Mais les carburants pour le transport mobilisent déjà environ 25 à 30% de la consommation de pétrole. Multipliez cela par 8.

Cette situation est-elle viable ?

Transports et viabilité

Conséquences pour le transport public

- En supposant 6 à 7 % de taux de croissance de la demande de transport, ce taux doublerait en dix ans.
- Environ 70 à 80 % de la demande motorisée est satisfaite par les transports publics
- Les villes africaines disposent, en moyenne, de 40 places d'autobus/1000 habitants (la moyenne des villes dans les pays en développement est d'environ 80 à 100 000 habitants)
- Ce qui implique un quadruplement de l'offre de bus dans les dix prochaines années

Que prévoit-on ? Existe-t-il un plan cohérent pour réaliser cet objectif ?

Est-ce viable ?

Transports et viabilité

Conséquences pour les investissements dans le réseau routier

- La densité moyenne des routes revêtues est de 300 mètres pour 1000 habitants dans les villes
- La moyenne mondiale pour les villes en développement est de 1 000m/000 habitants
- Une extrapolation linéaire indique un quadruplement du trafic
- Ce qui implique, dans les dix ans à venir, une densification multipliée par dix du réseau routier urbain

Que prévoit-on ? Existe-t-il un plan cohérent pour réaliser cet objectif ?

Est-ce viable ?

Transports et viabilité

Conséquences pour l'environnement

- L'OMS estime à 650 000 les morts prématurées en 2000 dues à la pollution urbaine dans les pays en développement
- Avec le doublement de la population et le quadruplement des propriétaires de véhicules, l'impact sur l'environnement ira en s'aggravant considérablement

Que prévoit-on ? Existe-t-il un plan cohérent pour y faire face ?

Est-ce viable ?

Transports et viabilité

Conséquences pour l'occupation des sols

- Accra — au cours de la dernière décennie, la population a doublé et la zone urbaine a triplé — réduisant la densité de 14 000 à 8 000 habitants/km²
- Abidjan — la population urbaine a doublé tous les 7 ans depuis 1945 jusqu'au début des années '90
- Dakar — de nombreuses nouvelles villes satellites sont situées à plus de 30 km du centre-ville
- Lagos — s'étend au-delà des frontières dans l'État voisin d'Ogun
- Dans toutes les villes, les deux tiers des emplois se trouvent dans le centre-ville
- **RÉSULTAT** — les temps de déplacement domicile-travail ont augmenté de plus d'une heure dans chaque sens (plus de deux heures dans certaines villes)

Que prévoit-on ? Existe-t-il un plan cohérent pour y faire face ?

Est-ce viable ?

Transports et viabilité

Conséquences pour le choix du mode de déplacement

- La part des grands autobus est tombée de plus de 70 % jusqu'au milieu des années '80 à moins de 10 % actuellement
- Les minibus représentent la plus grande part des transports publics
- Croissance exponentielle des motocycles ces dernières années — Bamako, Ouagadougou (>50 %), Kampala, Lagos (>15%)

IMPACT — embouteillages, sécurité, émissions élevées, imprévisibilité, accessibilité économique

Que prévoit-on ? Existe-t-il un plan cohérent pour y faire face ?

Est-ce viable ?

Leçons du passé

- **Multiple institutions involved with planning, regulation, licensing, resource allocation and enforcement**
- **Lack of coordinated land use-transport planning**
- **Inadequate environmental impact assessment**
- **Deterioration in coverage and quality of organized public transport services**
 - **Proliferation of unregulated private sector operators (minibuses/taxis/motor cycles)**

Lessons from Past

- **Importance des infrastructures**
 - La mauvaise qualité des routes et le manque de capacités réduisent la productivité des flottes de transport urbain
 - Nécessité d'augmenter le financement à hauteur de l'importance des transports urbains dans le système national
- **Il faudrait appliquer les règles existantes**
 - Contrôler le stationnement
 - Inspecter les véhicules

Leçons du passé

- **Consolidation des petits opérateurs**
 - La constitution de plus grands groupes facilitera :
 - La mise en place de services plus réguliers et de normes de qualité de service
 - La stabilité financière et l'introduction de véhicules plus récents
- **Utilisation de grands autobus**
 - En principe, ils sont plus performants, mais :
 - Marchent mieux sur les grandes routes dégagées à fort débit,
 - *Peuvent* avoir besoin d'être protégés des minibus

Leçons du passé

- **Contrôle des performances du système**
 - **Absence de statistiques de base**
 - **Actuellement, il est impossible de dire si la situation s'améliore ou empire**

La voie à suivre

- **Infrastructures**

- Augmenter le financement pour l'entretien
- Remettre en état les routes existantes
- Développer les capacités à petite échelle
- Prévoir des couloirs réservés aux autobus (systèmes de bus en site propre)

- **Gestion du trafic**

- Appliquer les règles existantes sur le stationnement, etc.
- Concevoir des nœuds de raccordement
- Donner priorité aux bus ; raccordements et couloirs de bus

La voie à suivre

- **Développer les capacités de planification et de réglementation des transports publics**
- **Mettre progressivement en place les infrastructures routières, affectation / délivrance de licences**
- **Des franchises peuvent être attribuées par contrat / négociations avec les opérateurs existants sur certaines lignes**
- **Élaborer un cadre de planification intégrée de l'occupation des sols-transports et des stratégies appropriées de fixation des tarifs**

La voie à suivre

Développement institutionnel – Envisager l'introduction d'une

- **Autorité métropolitaine des transports**
 - **Infrastructures routières et gestion du trafic**
 - **Planification des transports publics (tous les modes)**
 - **Exploitants opérant sous franchise / application du règlement**

La voie à suivre

Maintenir une base de données des principaux indicateurs de suivi des performances

F i n



“Bateau Bus” connects parts of Abidjan separated by a lagoon



19

Gbakas in Abidjan



20

Traffic in Abidjan



21

Bus SOTRA in Abidjan



22

Dourouni minibus in Bamako



23

Bus terminal in Abidjan



24

Bus terminal in Abidjan



25 Sotramas in traffic in Bamako





27

Overloaded Peugeot 505 at a taxi stand in Conakry



28

Would be passengers vie for space on an old VW minibus in Kinshasa



29 Overcrowded vehicle in Kinshasa



Full bus takes on more passengers in Kinshasa









Rush Hour in Douala Industrial Zone



35

SOCATUR Bus in Heavy Traffic in Douala



Moto-taxis in Operation in Douala



37 Kampala Central Taxi Terminal





39 Crowd waiting for any transportation in Kinshasa



40

Overspill at bus stop in Accra, blocking an arterial highway



41

Motorcycle Taxis in Lagos: awaiting passengers



42 Minibus terminal in Lagos



43

Rush hour traffic in Accra



44

Bus interchange center in Accra



45

The present situation



46

The future of African Cities



Thank you for your attention.