



Mobilité urbaine et COVID-19 en Afrique

TRANSPORT GLOBAL PRACTICE, WORLD BANK GROUP
AFRICA TRANSPORT POLICY PROGRAM

Table des matières

1. Introduction et contexte	2
2. Les réponses immédiates des pays à la pandémie de COVID-19	2
3. Impacts sur les transports urbains	3
3.1. Impacts sur la mobilité des personnes.....	3
3.2. Impacts sur les moyens de subsistance/les emplois (travailleurs du secteur).....	4
3.3. Stratégies et mesures préliminaires de redressement des pays.....	5
4. Stratégies pour l'avenir et réponses possibles du GBM	6
4.1. Mesures de redressement et recommandations pour les suites immédiates : Protéger vies	6
4.2. Recommandations à moyen terme : Protéger les moyens de subsistance	7
4.3. Recommandations et perspectives à long terme : Protéger l'avenir	8
5. Annexe	9
Figure 1. Évolution des trajets vers les stations de transport public dans pays africaines.....	9
Figure 2. Voyages aux stations de transit - variation en pourcentage par rapport à la situation de référence.	9
Figure 3. Réduction des déplacements dans certaines villes africaines.....	10

Cette note a été préparée par une équipe dirigée par Ibou Diouf (Responsable de l'unité de transport, Banque mondiale) et composée de Fatima Arroyo-Arroyo (Spécialiste principal des transports urbains, Banque mondiale et SSATP), Wenyu Jia (Spécialiste principal des transports urbains, Banque mondiale), Catalina Ochoa (Spécialiste principal des transports urbains, Banque mondiale) et Franck Taillandier (Spécialiste principal des transports urbains, Banque mondiale et SSATP). La note a été éditée par Inje Oueslati (Assistante de programme, SSATP) et Kaori Niina (Responsable des affaires extérieures, SSATP). Les réviseurs étaient Arturo Ardila Gomez, Georges Bianco Darido et l'équipe de gestion des transports en Afrique de la Banque Mondiale.

1. Introduction et contexte

La pandémie de COVID-19 entraîne une récession économique mondiale sans précédent et une détresse sociale généralisée. Malgré son arrivée tardive en Afrique subsaharienne, COVID-19 se propage rapidement.

Dès le début du mois d'avril, les pays africains ont mis en œuvre un certain nombre de mesures de santé publique, notamment l'interdiction des rassemblements publics, le renforcement du dépistage dans les ports, le contrôle des conducteurs aux postes frontières, les restrictions sur l'accostage des navires et l'accès des équipages au rivage, la distanciation physique dans les transports publics et le verrouillage. Les mesures de lutte contre la COVID-19 ont eu de graves répercussions économiques et sociales, notamment dans les pays enclavés et les pays les moins avancés, et ont posé des difficultés supplémentaires aux communautés pauvres et vulnérables.

La Banque mondiale a prévu la première récession africaine en 25 ans. L'économie du continent se contractera entre 2,1 et 5,1 % en 2020, contre une expansion de 2,4 % en 2019. Les secteurs les plus touchés sont le transport aérien, maritime et routier, le transport de marchandises et la logistique, le tourisme, le pétrole et le gaz, ainsi que le commerce de gros et de détail. De l'aviation à la logistique et aux transports publics, COVID-19 a complètement bouleversé le secteur des transports. Les transports publics ont été parmi les secteurs les plus durement touchés en raison des mesures de verrouillage et d'éloignement physique.

La crise a fortement affecté la mobilité des personnes dans les villes africaines. Bien que les changements en matière de mobilité diffèrent selon les pays (figure 1), le nombre de déplacements en transports publics effectués dans les villes africaines a diminué en moyenne de 40 % en avril 2020 par rapport à l'époque précédant COVID. Les mesures de confinement et les réductions consécutives de la mobilité et de l'occupation des véhicules ont entraîné une forte baisse des recettes, ce qui a conduit à une profonde crise financière qui menace le secteur formel et informel des transports publics dans la plupart des villes.

Maintenant que les pays lèvent progressivement les mesures de confinement, le secteur des transports est confronté à plusieurs défis majeurs :

- I.* Quels mécanismes pourraient aider à concilier les exigences de distanciation physique et de restriction de la mobilité avec la viabilité financière des opérateurs de transport public ?
- II.* Comment les gouvernements peuvent-ils soutenir les plans de relance d'après-crise du secteur des transports publics ?
- III.* Comment l'évolution de la mobilité influencera-t-elle l'avenir de l'aménagement urbain et des parts modales des transports ?
- IV.* Quelles sont les solutions possibles que la Banque mondiale pourrait apporter pour soutenir les pays ?

2. Les réponses immédiates des pays à la pandémie de COVID-19

Les villes africaines ont agi rapidement pour mettre en place des mesures préventives afin de protéger la population contre la propagation de COVID-19 et d'assurer la sécurité des opérations de transport public. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a indiqué que la distanciation physique est essentielle pour limiter la propagation de COVID-19. En conséquence, la plupart des gouvernements africains ont inclus la distanciation physique dans l'ensemble des mesures adoptées pour protéger les personnes contre la propagation du virus, soutenues par des campagnes de sensibilisation du public promues dans la plupart des villes par la radio, la télévision, les médias sociaux, et la diffusion d'informations dans les communautés locales et les stations de transport. Les mesures préventives adoptées vont de la fermeture complète des villes sud-africaines à la protection des passagers en Tanzanie, en passant par des restrictions souples des déplacements accompagnées de règles d'hygiène, jusqu'aux opérations "business as usual" dans d'autres pays. Parmi les 16 villes étudiées, trois sont totalement fermées, dix sont partiellement fermées et trois ne sont pas fermées. Ceux qui ont connu la "crise sanitaire Ebola", comme le Sierra Leone et le Libéria, ont été parmi les premiers à mettre en œuvre des mesures de sécurité sanitaire, malgré l'absence de cas COVID-19 signalés.

Toutes les villes disposant d'un système de transport public formel - comme Addis-Abeba, Dakar, Abidjan, Douala, Dar es Salaam, Le Cap, Maputo, Nairobi et Accra - appliquent des pratiques d'hygiène de base et de

distanciation physique pour protéger les usagers. La réduction de la capacité des passagers qui en résulte signifie que chaque bus/train fonctionne à une capacité allant jusqu'à 50%. À Dar es Salaam, en plus de la réduction drastique de la capacité du système de transport en commun, la distance minimale de 1,5 mètre entre les passagers faisant la queue dans les gares ou aux arrêts de bus a été appliquée dans les premiers jours de la pandémie. À Accra, le gouvernement impose le nettoyage et la fumigation réguliers des bus entre les cycles d'exploitation.

La plupart des usagers des transports publics africains utilisent le transport adapté. Bien que des mesures de protection similaires aient été mises en place, l'intensité des mesures prises par les opérateurs de transport adapté varie d'une ville africaine à l'autre. Alors que la plupart des villes africaines ont rendu obligatoire le port du masque facial dans les transports publics para-collectifs, d'autres mesures préventives vont de la limitation du nombre maximum de passagers par minibus ou taxi collectif au nettoyage des stations et des véhicules, en passant par le nettoyage des mains avant l'embarquement et le port du masque facial. À Nairobi, les matatus de 14 places ont reçu pour instruction de limiter l'occupation à une capacité nominale maximale de 60 % (un maximum de 8 passagers pour les véhicules de 14 places, 15 pour les véhicules de 25 places et 15 pour les véhicules de 30 places et plus). À Monrovia, le nombre de personnes sur la banquette arrière d'un taxi collectif (le principal mode de transport) est passé de quatre à trois passagers. D'autres villes, comme Kumasi, encouragent les usagers à réduire le nombre de conversations dans les transports publics afin de minimiser les émissions d'aérosols, et à monter à bord des véhicules à partir des terminaux afin d'avoir accès à des kits de lavage des mains. La ville de Harare a mis en place des mesures strictes, en arrêtant le transport adapté pour assurer la sécurité des passagers. Ces mesures préventives ont un impact sur les résultats des opérateurs de transport adapté ; cependant, il est difficile de les contrôler et de les quantifier.

Certaines villes africaines ont fait un effort supplémentaire pour protéger le personnel des prestataires de services. À Dar es Salaam, le gouvernement a installé des barrières physiques entre les conducteurs et les passagers pour faire respecter la distance physique. Nairobi mesure périodiquement la température du personnel. À Abidjan, les passagers doivent monter et descendre du bus par la porte arrière pour protéger les chauffeurs. Dans le système formel de transit d'Addis-Abeba, les chauffeurs de bus, les agents de billetterie, les conducteurs et les mécaniciens doivent porter des masques et des gants pendant chaque quart de travail ; tandis que dans le système de transport adapté, seuls les conducteurs doivent porter des masques. Au Kenya, le président Uhuru Kenyatta a déclaré que l'utilisation des paiements mobiles était une "priorité nationale". Afin de réduire les contacts physiques entre les individus, il a appelé à l'expansion des paiements sans espèces et a demandé aux entreprises de réduire les frais de transaction associés. Des villes telles que Nairobi et Mombasa encouragent désormais activement l'utilisation des transactions sans espèces, même si cela prendra du temps à se généraliser.

Si la plupart des villes africaines ont appliqué les principaux enseignements du référentiel mondial de connaissances pour protéger leurs citoyens, il reste encore de nombreuses possibilités inexploitées. Comme on le voit dans de nombreuses villes du monde, le fait de libérer le potentiel des modes de transport non motorisés, comme le vélo comme mode de transport alternatif, peut aider à la mobilité des personnes pendant la pandémie. Malheureusement, la plupart des villes africaines n'ont pas encore exploité tout le potentiel de leurs stratégies de transport non motorisé. En outre, influencer la demande en ajustant l'offre de services de transport (c'est-à-dire en augmentant les heures d'ouverture et le nombre de bus/trains) peut aider à appliquer des mesures de distanciation physique pour protéger les personnes. Néanmoins, cela n'est pas toujours facile dans les villes africaines, étant donné les coûts d'exploitation supplémentaires que cela implique et le manque de financement public pour les couvrir.

3. Impacts sur les transports urbains

Le secteur des transports publics formels et informels dans les villes africaines a été fortement touché, car les mesures de verrouillage et de prévention ont eu un impact majeur sur la mobilité des personnes.

3.1. Impacts sur la mobilité des personnes

Toutes les villes ont connu une réduction des transports en commun, ce qui a contribué à limiter la demande, à réduire l'offre de transports publics et, dans une certaine mesure, à favoriser les transports non motorisés (TMN).

Réduction de l'offre de transports publics. La plupart des villes ont mis en œuvre des mesures visant à réduire le nombre de passagers, les trajets en bus ou l'étendue du service et, dans des cas extrêmes, ont suspendu l'exploitation

des bus. Bien que conformes aux normes d'exploitation en matière de santé et de sécurité, ces mesures ont eu un impact négatif sur les usagers en les obligeant à subir des temps d'attente et de déplacement plus longs. À Dakar, certains travailleurs ne pouvaient plus accéder aux lieux de travail en raison de la réduction de l'offre de services de transport. Pendant ce temps, à Kumasi, le gouvernement a renforcé les services d'autobus afin de permettre un meilleur accès aux principaux hôpitaux de la ville pendant la période de fermeture.

Réduction de la demande de transports publics. Les villes ont observé une baisse de la demande de transports publics dès que les gouvernements ont mis en place des mesures pour réduire la circulation des personnes (fermetures, télétravail et couvre-feux) et que les gens ont choisi d'éviter le risque de contagion dans les transports publics. À Abidjan, on estime que la fréquentation des transports publics a diminué de 50 % au plus fort des restrictions, dont 20 % en raison des limites d'occupation et 30 % en raison de la réduction de la demande liée aux fermetures et aux couvre-feux. Les déplacements vers les stations de transport public des villes africaines ont diminué de 40 % en moyenne depuis le début de la pandémie (figure 2). Le changement dans l'accès aux transports publics est plus notable dans des pays comme l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, où le nombre de déplacements a diminué de 80 % grâce à la mise en place de nouvelles restrictions de circulation. Des pays tels que la Tanzanie et la Zambie ont connu une réduction d'environ 20 % des déplacements (figure 3).

Dans certaines villes, l'augmentation des tarifs des transports publics a affecté la capacité de déplacement des segments de la population à faibles revenus. Par exemple, les villes de Namibie ont augmenté les tarifs des transports publics de 15 %, tandis que certains itinéraires de Johannesburg ont augmenté les tarifs de 10 à 25 % pour compenser la baisse de la collecte des recettes (voir section 3.2 pour plus d'informations sur les changements de tarifs dans les opérations formelles et informelles). Avant la COVID-19, la plupart des citoyens africains avaient déjà du mal à couvrir leurs frais de transport ; ainsi, les coûts supplémentaires représentent une charge importante pour les ménages. Par exemple, deux déplacements quotidiens représentent 60 % du revenu journalier des 20 % de la population les plus pauvres à Accra, et 47 % à Monrovia.

Néanmoins, les initiatives visant à encourager les transports non motorisés dans les villes africaines ont été une exception plutôt que la norme. Addis-Abeba a connu un pic dans le domaine du cyclisme avec la nouvelle piste cyclable Jemo-Lebu. À Nairobi et Lusaka, les gouvernements ont encouragé les citoyens à marcher. Bien que ces exemples soient prometteurs et tendent vers un développement plus écologique des villes africaines, ces initiatives sont limitées. L'Afrique subsaharienne, par rapport à d'autres régions, n'a pas connu de leadership clair en matière de promotion des transports non motorisés.

L'avenir durable des villes africaines est menacé par une augmentation du nombre de véhicules privés qui devrait avoir un impact significatif sur la congestion, les émissions et l'exclusion sociale. Les villes d'Accra, de Dar es Salaam et de Dakar ont exprimé des inquiétudes quant à l'évolution potentielle vers les déplacements individuels motorisés et aux changements dans les habitudes de déplacement lorsqu'il s'agit de travailler et de se déplacer.



Jemo-Lebu cycle lane, Addis Ababa

3.2. Impacts sur les moyens de subsistance/les emplois (travailleurs du secteur)

Le secteur des transports publics (formels et informels) est en proie à de graves difficultés financières en raison de la réduction de la demande de transport et de l'offre de services. La plupart des opérateurs formels et informels sont au bord de la faillite. Ils ont subi une forte baisse de leurs recettes tarifaires en raison des mesures de distanciation physique, de la réduction des activités économiques et de l'aversion au risque de la population pour les transports publics, qui ont mis à mal leur capacité à recouvrer les coûts d'exploitation. Certaines villes estiment que les pertes de

recettes varient de 50 à 70 % pour les prestataires de services de transport qui sont restés en activité. Pour compenser les pertes de revenus des transports publics, des villes comme Addis-Abeba, Dakar, Kumasi et Nairobi ont négocié une augmentation des tarifs. Entre-temps, d'autres villes comme Ouagadougou, Kampala, Accra et Lusaka ont entamé des discussions avec les opérateurs pour demander une augmentation des tarifs. À Addis-Abeba, par exemple, la ville a autorisé le doublement des tarifs des minibus/midi-bus pour compenser les pertes de revenus depuis qu'elle a réduit le nombre de passagers de 50 %.

COVID-19 a exacerbé la vulnérabilité des travailleurs du secteur des transports, en particulier les conducteurs de minibus et les conducteurs du système de transport adapté. En général, les propriétaires de minibus informels n'absorbent pas les risques liés à la demande et n'ont pas de coûts fixes importants. D'autre part, les conducteurs de minibus et les chauffeurs absorbent souvent les risques d'effondrement de la demande de transport. Bien que la demande ait chuté et devrait rester inférieure aux niveaux antérieurs à la COVID-19 pendant les mois à venir, les minibus continuent de circuler car ils constituent le seul moyen de revenu pour un nombre important de conducteurs. À Monrovia, par exemple, 11 % des emplois sont directement liés au secteur des transports. Outre l'impact financier sur ces groupes vulnérables, leur santé est également menacée ; en raison de leur situation professionnelle irrégulière, ils n'ont pas recours aux filets de sécurité sociale ni à la couverture santé. Dans le cas de Douala et de Dakar, les opérateurs de minibus et les sociétés de taxis motorisés ont déjà cessé leurs activités de transport public. Cette situation a alimenté les inquiétudes croissantes concernant la faillite et la dissolution des syndicats du secteur.

Les opérateurs de bus fonctionnant sur une base contractuelle ont également vu leur collecte de recettes diminuer. En raison des coûts fixes de la main-d'œuvre, du loyer et du remboursement des dettes, ils disposent de moins de souplesse que les propriétaires de minibus informels pour s'adapter à l'évolution de la demande. En conséquence, les opérateurs formels subissent de graves conséquences financières ; c'est le cas des grands exploitants de bus. Au Mozambique, par exemple, la pandémie a entraîné de sérieuses difficultés financières pour les opérateurs commerciaux formels, qui ont dû négocier des subventions plus élevées pour le carburant. À Freetown, la baisse de la demande de bus a entraîné la suspension de ses services publics de bus.

3.3. Stratégies et mesures préliminaires de redressement des pays

La pandémie a accéléré la mise en place de solutions innovantes et l'utilisation d'applications numériques pour les transports publics formels et informels dans les villes africaines. Dans le cas de Kampala, tous les conducteurs de boda-boda sont désormais tenus de s'inscrire sur une plateforme numérique et d'offrir leurs services par l'intermédiaire de celle-ci, afin de faciliter la recherche et le suivi des contacts. À Freetown, on constate une augmentation des applications mobiles telles que Flash et Tap-Tap pour les transports publics informels. À Nairobi, l'application "boda-boda" est de plus en plus populaire auprès des usagers des transports publics. À Harare, le gouvernement mène des discussions avec le monde universitaire pour développer une application web qui soutiendra toutes les opérations une fois que le verrouillage sera levé. En Afrique du Sud, des solutions de téléphonie mobile telles que le système Track and Trace scannent l'historique des déplacements des passagers de minibus infectés par le COVID-19 afin de communiquer avec les conducteurs et les autres passagers qui ont pu partager le même véhicule.

Il existe des cas de villes qui mobilisent un soutien financier pour les opérateurs. La ville de Kumasi, par exemple, met en place des fonds par le biais du gouvernement national sous la forme de plans de relance pour soutenir les associations commerciales et les associations de transport. Dakar et Abidjan offrent également des compensations financières pour soutenir le secteur formel des bus. À Addis-Abeba, les administrateurs municipaux ont décidé de subventionner les sociétés de transport public (Anbessa et Sheger) et de doubler les tarifs des opérateurs de minibus et de taxis pour compenser les pertes de revenus. Les opérateurs de villes telles que Lusaka se mobilisent pour demander l'aide du ministère des transports dans le cadre de leur assistance aux petites et moyennes entreprises (PME). À Harare, les opérateurs demandent des mesures alternatives pour un soutien direct tant que la pandémie persiste, telles que la prolongation de la validité des licences et des permis, et un délai de grâce pour l'application des amendes en cas d'infraction au code de la route (c'est-à-dire en cas de délit de circulation). Bien que de nombreux pays aient connu une baisse des prix du pétrole pendant la pandémie, les possibilités d'utiliser des fonds supplémentaires pour le carburant afin de soutenir les transports urbains n'ont pas encore été saisies.

En dépit des rares efforts déployés, les gouvernements de la plupart des pays africains tardent à mettre en place des mesures de redressement du secteur des transports. Il est évident que les opérateurs ont des difficultés

financières, et les villes sont conscientes de l'implication financière immédiate sur les opérateurs de transport formels et informels. Cependant, dans la plupart des villes, il n'existe pas de stratégie ou de mesures claires pour la relance du secteur. Les réponses se sont principalement concentrées sur des mesures à court terme pour des transports sûrs, et non sur les possibilités à moyen et long terme pour assurer la reprise du secteur et améliorer les résultats du secteur. Bien que la capacité à maintenir les services de transport essentiels qui permettent à des millions de personnes de rejoindre leur emploi soit menacée et que les moyens de subsistance de milliers de travailleurs du secteur des transports soient en danger, la plupart des gouvernements africains n'ont pas encore mobilisé et sauvé le secteur. Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, l'atomisation du secteur informel des transports publics fait qu'il est difficile d'atteindre les propriétaires, les chauffeurs, les mécaniciens et toutes les personnes qui dépendent de ses revenus pour leur survie. Deuxièmement, il y a un manque de volonté politique pour créer un mécanisme de subvention du secteur informel. Enfin, les instruments nécessaires au transfert des subventions aux opérateurs informels restent à mettre en place.

Certaines villes craignent que la pandémie ne retarde ou n'affecte les réformes sectorielles en cours, comme le renouvellement du parc automobile à Dakar, compte tenu de l'impact financier sur les opérateurs. D'autres, en revanche, prévoient de tirer parti de la crise COVID-19 pour accélérer les réformes, par exemple en ciblant les incitations sur les seuls opérateurs qui adhèrent à un processus de formalisation.

4. Stratégies pour l'avenir et réponses possibles

Un soutien rapide et complet au secteur des transports publics dans les villes africaines est essentiel pour (i) éviter des pertes d'emplois massives, (ii) prévenir l'interruption des services publics qui peut aggraver l'exclusion sociale des populations vulnérables et (iii) éviter d'entraver davantage l'efficacité des villes. Une réponse rapide ciblant le secteur informel est nécessaire pour éviter des licenciements massifs et une réduction potentiellement drastique de l'offre de transport public. Parallèlement, comme la plupart des habitants des villes africaines se déplacent à pied et utilisent les transports publics, il est essentiel d'atténuer les risques de réduction de l'offre de transports publics et d'augmentation des tarifs, qui peuvent aggraver l'exclusion sociale et les encombrements en augmentant la fréquentation des véhicules privés. D'une manière générale, il est essentiel de soutenir les transports urbains pour maintenir et améliorer l'efficacité des villes africaines, qui sont déjà considérées comme coûteuses, déconnectées et surpeuplées en raison de l'inefficacité de leurs systèmes de transport public¹.

Sur la base des résultats des évaluations d'impact et des exemples de meilleures pratiques dans les villes africaines et dans le monde, cette section propose un ensemble de solutions à court, moyen et long terme pour gérer la réponse immédiate après la COVID-19, renforcer la résilience du secteur des transports publics à des crises similaires et créer les conditions d'une mobilité durable, écologique et résistante pour l'avenir. Le Groupe de la Banque mondiale (GBM) dispose de divers mécanismes d'assistance technique et d'instruments financiers pour soutenir les gouvernements dans ce processus. En outre, grâce à sa couverture mondiale, le GBM a l'expérience nécessaire pour adapter soigneusement les solutions au contexte local en tirant parti de sa plateforme de partage des connaissances.

4.1. Mesures de redressement et recommandations pour les suites immédiates : Protéger les vies

L'objectif des recommandations à court terme est de faire en sorte que les opérateurs de transport soient équipés pour se remettre des conséquences immédiates de la crise financière et rétablir la circulation de base des personnes tout en contenant la propagation du virus :

Aider les opérateurs de transport public à mettre en œuvre des protocoles sanitaires et à protéger le personnel et les passagers, notamment mais pas exclusivement : (i) la fourniture d'équipements tels que les masques obligatoires, les systèmes de paiement sans espèces et les désinfectants pour les mains automatisés ; (ii) des campagnes de sensibilisation sur la nécessité de la distanciation physique et des mesures sanitaires, (iii) des procédures de nettoyage

¹ Lall, Somik V.; Henderson Jr, Vernon Marquette; Venables, Anthony J.. 2017. Africa's cities : opening doors to the world (English). African Regional Studies Program. Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/854221490781543956/Africas-cities-opening-doors-to-the-world>

et de désinfection des véhicules dans les centres de transit et les gares ; et (iv) la mise en œuvre de mesures d'éloignement physique dans les gares et les bus.

Un soutien financier immédiat aux sociétés de transport public, en mettant l'accent sur les opérateurs informels, y compris, mais sans s'y limiter : (i) des subventions aux opérateurs informels individuels par le biais d'associations ou de syndicats dans des conditions spécifiques ; (ii) des exonérations de taxes ou de paiement de licences ciblant les opérateurs formels et informels ; (iii) des subventions aux opérateurs de transport informels pour compenser les pertes subies en raison de restrictions (c'est-à-dire une capacité de charge limitée) ; (iv) des subventions aux utilisateurs vulnérables ciblés si possible (c'est-à-dire les écoliers, les populations vulnérables) pour compenser une éventuelle augmentation des tarifs ; et (v) la négociation d'un niveau minimum de service et de disponibilité des transports publics avec les opérateurs. Ces mesures peuvent être mises à profit pour soutenir et approfondir les réformes du secteur.

Des actions visant à restaurer la confiance des usagers dans les modes de transport public, à atténuer les risques d'aggravation de l'exclusion sociale et à assurer un fonctionnement minimum du service public, notamment (i) en subventionnant les usagers vulnérables ciblés si possible (c'est-à-dire les écoliers, les populations vulnérables) pour compenser une éventuelle augmentation des tarifs ; (ii) en négociant un niveau minimum de service et de disponibilité des transports publics avec les opérateurs ; et (iii) en examinant la mobilité dans une perspective d'"accessibilité" (c'est-à-dire) afin de mieux cibler les politiques intégrées qui combinent la mobilité urbaine avec d'autres secteurs et d'éviter les perturbations qui pourraient avoir des conséquences imprévues, en particulier pour les pauvres. Il est également important de lancer une forte campagne de sensibilisation pour regagner la confiance des gens dans les transports publics.

4.2. Recommandations à moyen terme : Protéger les moyens de subsistance

Les recommandations à moyen terme visent à garantir la durabilité du secteur des transports publics compte tenu de ses nouvelles modalités de fonctionnement tout en contenant simultanément la propagation du virus :

Définir des régimes de financement durables pour compenser la perte de revenus résultant de la distanciation physique et des nouveaux protocoles de mobilité tout en évitant les augmentations tarifaires à long terme, notamment en étudiant la possibilité d'allouer des fonds au soutien des opérations de transport urbain (c'est-à-dire l'allocation d'un pourcentage des taxes sur le carburant, un droit supplémentaire pour l'immatriculation des véhicules privés).

Consolider, formaliser et structurer le secteur informel afin d'accroître sa résilience, notamment en (i) en aidant les opérateurs de transport à passer au nouvel environnement d'exploitation par des campagnes de sensibilisation et des programmes de renforcement des capacités ; (ii) en mettant en place des filets de sécurité sociale de base pour protéger les travailleurs ; et (iii) en regroupant les opérateurs informels en sociétés pour professionnaliser les opérations de transport et renforcer leur résilience.

Mettre en œuvre des mesures de priorité aux transports publics et des mesures de gestion de la demande de transport (GDT) à moyen terme, notamment (i) des voies réservées aux bus afin que ceux-ci puissent offrir de meilleurs services à moindre coût et avec des taux d'occupation plus faibles ; (ii) des mesures telles que le télétravail lorsque cela est possible ; et (iii) des politiques de stationnement pour maximiser l'efficacité du système de transport et éviter un transfert massif vers les véhicules privés.

Faciliter la mise en œuvre de mesures d'éloignement physique aux arrêts de transport en commun, notamment par l'utilisation de la technologie numérique. Les domaines d'assistance peuvent inclure : (i) aider les villes à construire ou à améliorer les installations d'attente aux arrêts de bus et aux terminaux pour tenir compte des périodes d'attente prolongées résultant de la réduction de la fréquence des services et de la capacité de chargement des passagers - les réductions de fréquence doivent être évitées car elles diminuent l'attrait des transports publics et entraînent un transfert modal vers les véhicules privés motorisés ; et (ii) investir dans des systèmes d'information des passagers et de suivi des véhicules (c'est-à-dire l'application Next Bus) pour que les usagers sachent quand le prochain bus arrivera. Cela permettra de réduire les temps d'attente et de minimiser les risques de contact. La même application pour téléphone portable peut intégrer des fonctions de suivi des déplacements en cas de pannes occasionnelles.

4.3. Recommandations et perspectives à long terme : Protéger l'avenir

Pour protéger l'avenir, les recommandations à long terme qui suivent visent à favoriser les conditions nécessaires pour assurer la viabilité financière et la durabilité des transports publics en Afrique. Il est impératif que les villes africaines empêchent un passage non durable à une utilisation accrue des voitures particulières en mettant l'accent sur des solutions de mobilité verte qui protègent les personnes contre les maladies infectieuses.

Améliorer la gouvernance, le financement et le renforcement des capacités en : (i) en renforçant la gestion de l'occupation des sols et la planification des transports dans les villes ; (ii) en concevant des mécanismes de financement pour assurer la viabilité financière à long terme des opérations de transport urbain et leur accessibilité financière pour les usagers, notamment les plus vulnérables ; et (iii) en exploitant les données importantes pour améliorer l'efficacité de la gestion des transports et la réactivité aux perturbations, avec des protocoles clairs pour traiter les questions de confidentialité et de sécurité.

Soutien aux transports non motorisés (TNT) et aux modes actifs (piétons, vélos, etc.) par : (i) en planifiant et en développant un réseau de pistes cyclables et de sentiers pédestres sur les routes urbaines lorsque les conditions de circulation et d'emprise routière le permettent ; (ii) en élaborant des politiques intégrées de planification urbaine et de mobilité qui s'appuient sur l'approche de développement axée sur les transports en commun pour créer des villes dynamiques, vivables et durables ; et (iii) en planifiant et en construisant des espaces verts et des parcs dans les villes, avec des réseaux de transports non motorisés connectés aux zones résidentielles et aux commerces de détail locaux (c'est-à-dire des espaces piétonniers, des restaurants avec des repas en plein air).

Améliorer les systèmes de transport public existants en : (i) en mettant en œuvre la mobilité électronique dans les systèmes de transport de masse ; (ii) en officialisant le secteur des transports informels, notamment avec des plans de programmes de renouvellement du parc de véhicules (énergie propre) pour améliorer la qualité de l'air et réduire les effets sur la santé (maladies respiratoires) ; et (iii) en déployant de nouvelles technologies (par exemple, dans la collecte des billets sans espèces, la gestion du parc de véhicules, etc).

Soutenir le transfert modal des véhicules privés vers des systèmes de transport de grande capacité, notamment en (i) en planifiant un système de transport multimodal intégré avec des modes de transport adaptables et résistants ; (ii) en réorganisant le transport en commun pour tenir compte de certaines des nouvelles mesures normales dans les transports publics (par exemple, l'hygiène) ; et (iii) en concevant des politiques visant à intégrer les transports publics formels et informels en tant que réseau de services, en coordonnant la billetterie et les transferts afin que les gens puissent se déplacer sans problème de porte à porte ; et (iv) en promouvant des approches de gestion de la demande de mobilité telles que le télétravail généralisé, les péages de congestion, la réduction des vitesses, etc.

5. Annexe

Figure 1. Évolution des trajets vers les stations de transport public dans pays africaines.

Source: Google Mobility data

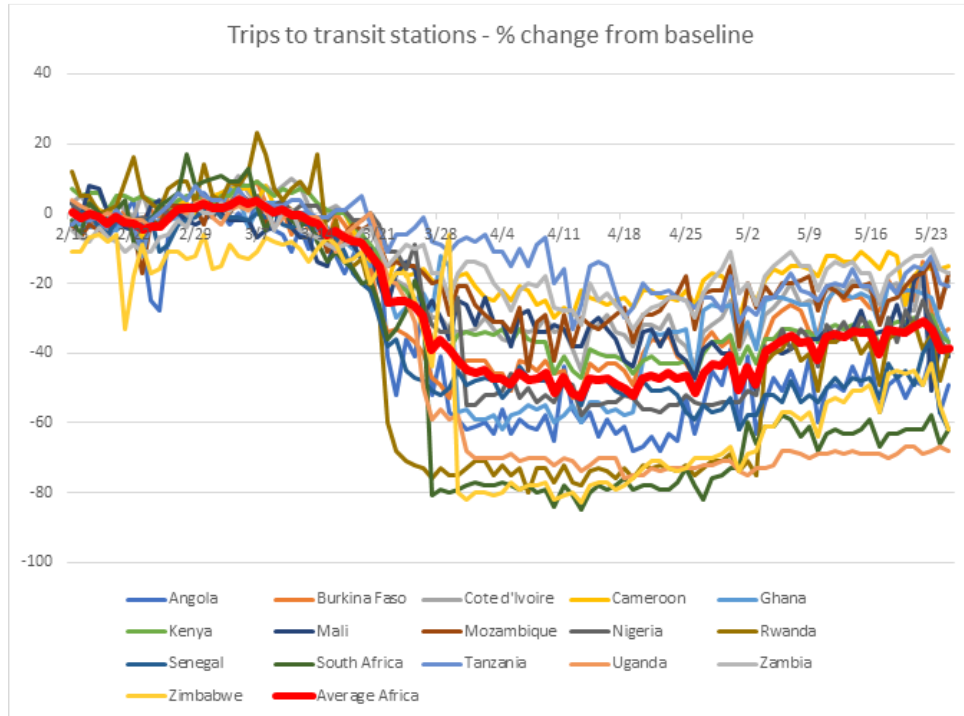


Figure 2. Voyages aux stations de transit - variation en pourcentage par rapport à la situation de référence.

Source: Google Mobility data

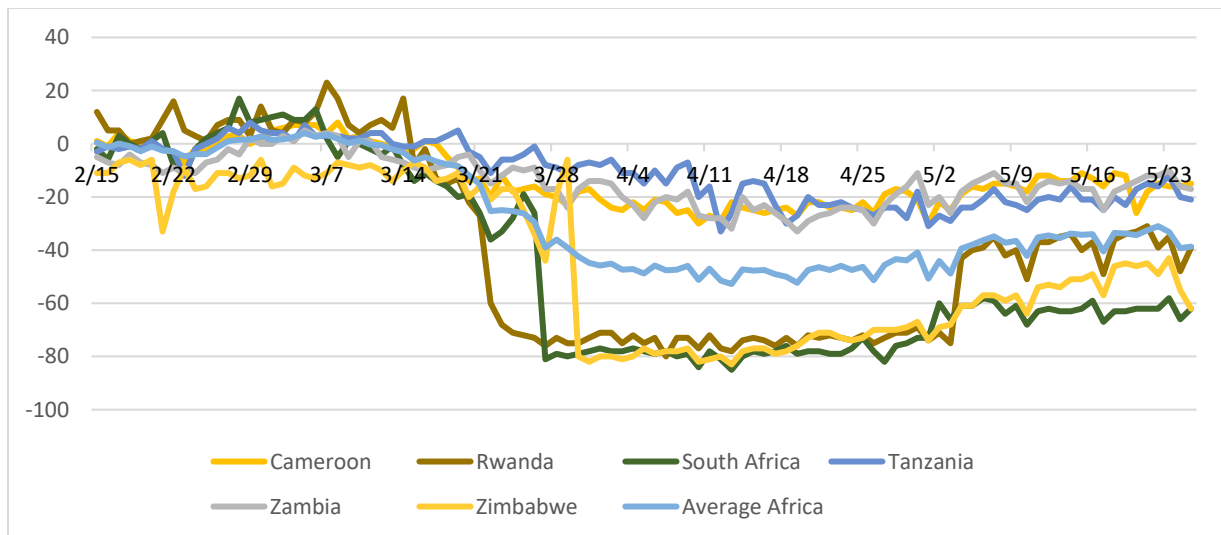


Figure 3. Réduction des déplacements dans certaines villes africaines

(Bleu : déplacements résidentiels ; Jaune : déplacements vers les lieux de travail ; Gris : déplacements vers les stations de transit).

Source: Google Mobility Data

