

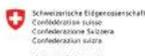


RAPPORT FINAL

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes

Septembre 2018

Un partenariat international soutenu par



Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EDAER
State Secretariat for Economic Affairs SEDA



United Nations
Economic Commission for Africa



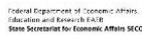
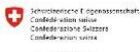
WORLD BANK GROUP

Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes



Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes ivoiriennes

Un partenariat international soutenu par



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

* * * * *

Le SSATP est un partenariat regroupant :

Quarante et deux pays africains : 42 pays: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Comores, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe ;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

* * * * *

Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

* * * * *

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : www.ssatp.org

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2020 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

Table des matières

Page

Introduction	16
1. Problématique de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire	18
1.1 Un développement urbain polarisé.....	18
1.1.1 Une urbanisation rapide au niveau national.....	18
1.1.2 Une polarisation sur la capitale économique	19
1.2 Une motorisation encore faible, mais une croissance rapide.....	23
1.3 Une mobilité urbaine contrastée entre Abidjan et les villes de l'intérieur	25
1.3.1 Abidjan: une métropole en phase de rattrapage.....	25
1.3.2 Les villes de l'intérieur : l'exemple de Bouaké	33
1.4 Un contexte national restructuré.....	37
1.4.1 Un cadre législatif mis à jour.....	37
1.4.2 Les principaux acteurs de la mobilité urbaine	38
2. Enjeux de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire.....	45
2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain	45
2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain.....	52
2.3 Participation de la société civile	56
2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes	58
2.5 Performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal).....	62
2.6 Soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	67
2.7 Thématiques transversales.....	69
2.7.1 Les compétences et ressources humaines.....	69
2.7.2 Environnement et qualité de vie.....	69
2.7.3 Sécurité routière	70
2.7.4 Equité sociale	70
2.7.5 Nouvelles technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) et transport	73
3. Recommandations pour transformer la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire	75
3.1 Recommandations pour l'efficacité de la gouvernance (<i>Enable</i>).....	75
3.1.1 Améliorer la Gouvernance	75
3.1.2 Disposer de financements pérennes.....	80
3.1.3 Formation des acteurs	84
3.1.4 Participation de la société civile.....	85

3.2	Recommandations pour l'efficacité de l'usage des sols (<i>Avoid</i>)	87
3.3	Recommandations pour l'efficacité du système de transport multimodal (<i>Shift</i>).....	89
3.3.1	À l'échelle nationale.....	89
3.3.2	Dans les villes de l'intérieur	98
3.4	Recommandations pour l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (<i>Improve</i>) .	102
3.5	Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre.....	109
	Références	113

Liste des figures

Page

Figure 1 - EASI, un cadre conceptuel pour guider l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables dans les villes africaines	16
Figure 2- Données statistiques sur les huit pays pilotes de l'étude.....	19
Figure 3 - Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes ivoiriennes	20
Figure 4 - Nombre de véhicules immatriculés en 2007 par type	23
Figure 5 - Contexte Urbain du Grand Abidjan	25
Figure 6 - Conditions de déplacements des piétons à Abidjan.....	26
Figure 7 - Répartition modale des déplacements motorisés en 1998 et en 2013	28
Figure 8 - Synthèse des enjeux de mobilité urbaine à Abidjan.....	32
Figure 9 – Données statistiques sur les deux plus grandes villes du pays	33
Figure 10 – Occupation du sol à Bouaké	34
Figure 11 - Conditions de déplacements piétons à Bouaké.....	35
Figure 12 - Synthèse des enjeux de mobilité urbaine à Bouaké.....	36
Figure 13 - Synthèse des enjeux concernant les acteurs de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire	43
Figure 14 - Frise chronologique des transports urbains en Côte d'Ivoire.....	44
Figure 15 – Dépenses annuelles en matière de transports de quatre institutions ivoiriennes.....	47
Figure 16 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan.....	48
Figure 17 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Bouaké	49
Figure 18 - Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain	51
Figure 19 - Schéma des vecteurs de financement du transport urbain en Côte d'Ivoire	54
Figure 20 – Matrice SWOT des enjeux liés au financement dédié à la gestion du transport urbain ..	55
Figure 21 - Matrice SWOT des enjeux liés à la formation des acteurs et participation de la société civile	57
Figure 22 - Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale	61
Figure 23 - Indicateurs de performances de la SOTRA de 2006 à 2011 : parc moyen en ligne, production kilométrique, nombre de passagers transportés, effectifs	62
Figure 24 - Matrice SWOT des enjeux liés aux performances du transport public	66
Figure 25 - Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	68
Figure 26 - Comparaison du tarif du transport artisanal et du transport institutionnel à Abidjan	71
Figure 27 – Les six thématiques de l'étude et le cadre conceptuel EASI.....	75
Figure 28 – Deux Autorités Organisatrices possibles à Abidjan.....	76
Figure 29 - Leviers de financement actuels et futurs des transports urbains	82
Figure 30 -Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre	112

Liste des encadrés

Encadré 1 - Politiques relatives au transport urbain à Abidjan : les recommandations du SDUGA.....	29
Encadré 2 - « Ouvrir » ou « fermer » les corridors de transport public et l'impact sur la performance des transports publics.....	63
Encadré 3 - Le BRT à Dakar : exemple d'un projet de transport de masse en Afrique Sub-saharienne	65
Encadré 4 - Les enjeux de la tarification des transports urbains	71
Encadré 5 - Augmenter les recettes de transport par la mise en place d'un système billettique numérique : le cas de Dakar	73
Encadré 6 - Tirer profit des technologies numériques pour cartographier le transport artisanal : les exemples de Digital Matatu et Accra Mobility	73
Encadré 7 - Autorités Organisatrices de Transport Urbain : exemples africains	78
Encadré 8 - Financement des transports urbains : exemples internationaux	82
Encadré 9 - « Conseillers en mobilité » – en Belgique, un projet de renforcement des capacités institutionnelles dans les domaines de la planification et de la gestion de la mobilité urbaine	84
Encadré 10 - Kenya Alliance of Resident Association (KARA) : un engagement constructif de la société civile dans le secteur des transports	86
Encadré 11 - Les Plans de Mobilité Urbaine au Brésil.....	88
Encadré 12 - La prise en compte des transports non-motorisés : des exemples internationaux	90
Encadré 13 - Politique de stationnement à Casablanca	92
Encadré 14 - Retours d'expérience sur la réalisation de systèmes BRT dans le monde.....	94
Encadré 15 - Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes.....	95
Encadré 16 - Exemples internationaux de professionnalisation des transporteurs artisanaux	96
Encadré 17 - L'assistance technique du CETUD pour la modernisation des transports dans les villes secondaires	99
Encadré 18 - Prise en compte des deux-roues et trois-roues motorisés dans le transport de personnes et de marchandises : exemples internationaux	101
Encadré 19 - Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou	103
Encadré 20 - Campagnes de communication sur la sécurité routière à Bogota.....	106

Liste des annexes

Annexe 1 - Sources des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes ivoiriennes d'étude	115
Annexe 2 - Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance	117
Annexe 3 - Aperçu des échanges tenus lors du Forum de la Mobilité Urbaine en Côte d'Ivoire	118

Remerciements

Ce document a été préparé dans le cadre d'une tâche dirigée par Zemedkun Girma Tessema, responsable du pilier Transport urbain et mobilité (UTM) pour le troisième plan de développement du SSATP (2015-2020). Il a été préparé sous la direction d'Ibou Diouf, responsable du programme SSATP. Le document a été rédigé sous la direction de Martin Stucki (directeur d'étude, Transitec Ingénieurs-Conseils) en collaboration avec Julien Allaire (chef de projet, Transitec Ingénieurs-Conseils) et avec les contributions de S. d'Almeida, M. Berland et A. Thiam. L'équipe est reconnaissante pour tous les commentaires reçus des évaluateurs et des participants qui ont assisté à divers ateliers et événements de validation. Le document a été publié par Kaori Niina, responsable de la communication du SSATP.

Abréviations

AFD	Agence Française de Développement
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
AGETU	Agence des Transports Urbains
AITI ITS	Association Ivoirienne pour le Développement des Systèmes de Transports Intelligents
ANDE	Agence Nationale De l'Environnement
AOMU	Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ARTI	Autorité chargée de la Régulation sur secteur du Transport Intérieur
BAD	Banque Africaine de Développement
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
BRT	« <i>Bus Rapid Transit</i> »
C2D	Contrat de Désendettement et de Développement
CITRANS	Compagnie Ivoirienne de Transports Lagunaires
CSCI	Convention de la Société Civile Ivoirienne
DAA	District Autonome d'Abidjan
DGAMP	Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (Ministère des Transports)
DGTTC	Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (Ministère des Transports)
EAMAU	École Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme
EMD	Enquête Ménages Déplacements
ENSTP	École Nationale Supérieure des Travaux Publics de Yamoussoukro
EPIC	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
FDTR	Fonds de Développement du Transport Routier
FER	Fonds d'Entretien Routier
GSPM	Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires
HCPTR	Haut Conseil du Patronat des Transporteurs Routiers
INS	Institut National de la Statistique
JICA	Agence de Coopération Internationale du Japon
LOTI	Loi d'Orientation du Transport Intérieur
MCC	Millenium Challenge Corporation
MCLAU	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme

MIE	Ministère des Infrastructures Economiques
MINSEDD	Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable
MT	Ministère des Transports
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OSER	Office de Sécurité Routière
PACOGA	Programme d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan
PAMOSSET	Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports
PAST	Projet d'Ajustement Sectoriel du Transport
PDESFI	Programme de Développement du Secteur Financier
PIB	Produit Intérieur Brut
PIDUCAS	Projet de renforcement des infrastructures pour le développement urbain et la compétitivité des agglomérations secondaires
PND	Plan National de Développement
PRICI	Projet de Renaissance des Infrastructures Urbaines de Côte d'Ivoire
PTUA	Programme de Transport Urbain d'Abidjan
PUD	Plan d'Urbanisme de détail
PUIUR	Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines
SEPMBPE	Secrétariat d'État auprès du Premier Ministre chargé du Budget et du Portefeuille de l'État
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan
SDTUGA	Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan
SICTA	Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile et Industriel
SONATT	Société Nationale des Transports Terrestres
SOTRA	Société des Transports Abidjanais
STAR	Société de Transport Abidjanais sur Rail
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
STL	Société de Transport Lagunaire
UTM	« <i>Urban Transport and Mobility</i> »

Introduction

Le transport urbain et la mobilité constituent l'un des trois piliers du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) dont l'objectif est de fournir aux décideurs africains des outils pour développer des transports urbains soutenables, sûrs et abordables dans les villes du continent. Les actions du programme visent ainsi à appuyer la mise en œuvre de l'Objectif du Développement Durable n°11: « rendre les villes et les établissements humains ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ».

À cette fin, le SSATP a lancé un programme pour soutenir l'élaboration de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique, sur la base d'une étude empirique portant sur un échantillon représentatif de villes africaines. **Ce travail a donné lieu à la publication en juin 2015 du document de travail n°106 intitulé « Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines »¹.**

Le « cadre conceptuel EASI », décrit dans ce document, décline un ensemble d'actions politiques spécifiques selon quatre domaines d'intervention :

- **PERMETTRE (Enable)** : instaurer un système de gouvernance efficient et responsable, capable d'anticiper les besoins, d'orienter l'action publique et d'assurer la gestion et le développement intégrés des systèmes de transport urbain ;
- **ÉVITER (Avoid)** : réduire au minimum le besoin de déplacements individuels motorisés grâce à une occupation des sols, une planification et une gestion adaptées ;
- **REPORTER (Shift)** : maintenir ou accroître les parts modales des transports en commun et des transports non motorisés tels que la marche à pied et le vélo ;
- **AMÉLIORER (Improve)** : améliorer l'efficacité et la sécurité des modes de transport tout en réduisant au minimum leur empreinte environnementale.

Les mesures spécifiques proposées pourront être adoptées par les villes africaines sur chacun de ces piliers d'intervention. Le cadre conceptuel EASI est présenté schématiquement ci-dessous.

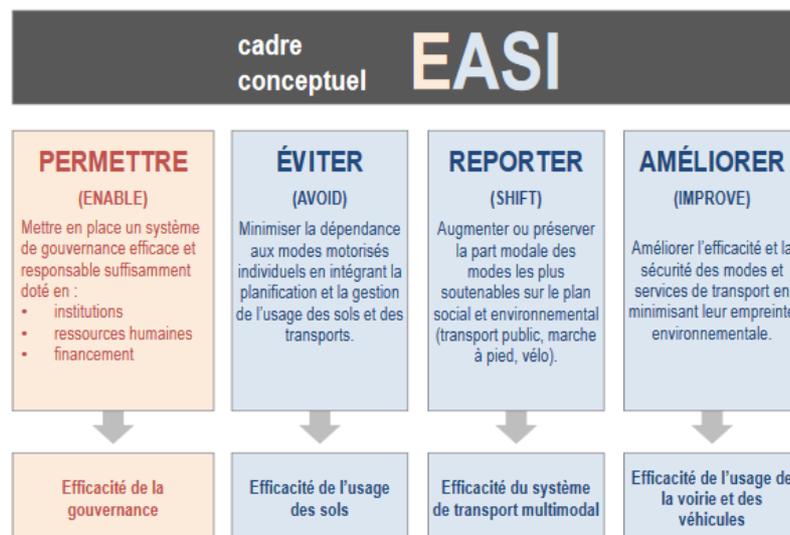


Figure 1 - EASI, un cadre conceptuel pour guider l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables dans les villes africaines

¹ Stucki M. (2015).

Suite à cette publication, un programme de travail complémentaire a été défini, visant à la mise en œuvre de ces lignes directrices dans huit pays membres du programme (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Ghana, Kenya, Nigéria, Rwanda, Sénégal), fruit de la présente étude.

La méthodologie utilisée pour ces études dans les 8 pays concernés a été la même afin de favoriser des comparaisons transnationales et d'encourager les échanges de bonnes pratiques. **Cette étude vise en effet à insuffler un changement dans la manière de penser l'accessibilité et la mobilité, et à sensibiliser les décideurs pour l'adoption au niveau national et local de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles qui contribuent efficacement à l'amélioration des transports urbains et de la mobilité dans les villes africaines.**

Le présent rapport propose donc pour commencer un diagnostic de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire. Celui-ci a été établi grâce à l'expérience des experts mobilisés, à des visites de terrain à Abidjan et à Bouaké, des entretiens avec des responsables politiques et techniques nationaux et locaux, ainsi qu'une analyse approfondie des documents et données qui ont pu être transmises.

Mené sous la tutelle du Ministère des Transports, ce travail s'est avant tout concentré sur les principaux enjeux de mobilité et d'accessibilité dans les villes ivoiriennes en s'intéressant à six domaines prioritaires:

- Le renforcement du cadre institutionnel de la gestion du transport urbain ;
- La création de sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain ;
- La promotion de la participation effective de la société civile à la gestion du transport urbain ;
- L'amélioration de la planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes ;
- L'amélioration des performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal) ;
- L'organisation et la mise en place de l'aide du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.

Cette analyse a donné lieu à la proposition d'une liste de recommandations prioritaires, qui se veulent pragmatiques et réalistes, déclinées selon le concept EASI, ainsi que l'ébauche d'un plan d'actions destiné à transformer les conditions de mobilité des populations vivant en zone urbaine.

Ces recommandations ont été largement discutées les 23 et 24 avril 2018, dans le cadre du Forum de la Mobilité Urbaine organisé sous l'égide du Ministère des Transports. Ce forum, introduit par le Ministre des Infrastructures Economiques, a rassemblé près d'une centaine d'acteurs et décideurs nationaux qui ont été invités à débattre sur ces propositions. Le fruit de ce travail de concertation est proposé dans la dernière partie de ce rapport. La série de recommandations confirmée par les forums a été enrichie de retours d'expérience afin d'offrir des sources d'inspiration aux décideurs ivoiriens.

1. Problématique de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire

1.1 Un développement urbain polarisé

1.1.1 Une urbanisation rapide au niveau national

Pays côtier situé sur le golfe de Guinée, la Côte d'Ivoire s'étend sur une superficie de 322 460 km² pour une population de 22,7 millions d'habitants (3^e de l'Afrique de l'Ouest après le Nigeria et le Ghana), dont la moitié vit en milieu urbain.

Après une longue période de déséquilibre politique et économique de 1999 à 2011, la Côte d'Ivoire a retrouvé sa stabilité, notamment depuis la réélection en 2015 du président Alassane Ouattara et l'adoption d'une nouvelle constitution en 2016. La Côte d'Ivoire a néanmoins souffert de cette décennie durant laquelle l'instabilité politique et l'absence d'investissements ont fortement contribué au ralentissement de la croissance économique.

Depuis 4 ans, la Côte d'Ivoire connaît un développement économique remarquable qui se traduit par une croissance rapide du PIB associée à un recul de la pauvreté. Entre 2010 et 2015, le pays a ainsi enregistré une croissance moyenne annuelle de 5,9%. L'économie du pays - principalement basée sur les services, l'agriculture et l'exportation de produits agricoles (cacao, café et noix de cajou), une forte industrie manufacturière, l'exploitation minière et l'exportation de combustibles minéraux – retrouve une influence économique notable en Afrique de l'Ouest.

Le Plan National de Développement (PND), élaboré pour la période 2016-2020, vise à poursuivre la croissance du pays par une refonte structurelle de l'économie s'appuyant sur les secteurs compétitifs de la transformation des produits de base et l'exportation. Ce plan a pour ambition de lutter contre la pauvreté et de positionner la Côte d'Ivoire comme une économie intermédiaire.

Le tableau ci-après permet une mise en perspective par quelques indicateurs, comparés avec les 7 autres pays faisant l'objet de la présente étude, et met notamment en évidence un fort taux de croissance urbaine accompagné d'une croissance économique soutenue. La Côte d'Ivoire connaît en effet l'une des urbanisations les plus fortes de l'Afrique Sub-Saharienne avec un taux de croissance de 3,9% actuellement. **D'après le dernier recensement de 2014, la population urbaine représente plus de 50% de la population nationale, contre 46% en 1998 et 28% en 1970².** L'urbanisation présente des taux similaires dans l'ensemble des villes du pays, à l'exception d'Abidjan qui se développe de manière remarquable.

Cette urbanisation rapide est évidemment un défi pour les autorités ivoiriennes qui doivent développer des services publics urbains pour répondre d'une part aux besoins essentiels des populations et d'autre part accompagner la croissance économique. La mobilité urbaine est l'un des principaux défis à relever à la fois du fait des difficultés rencontrées de manière quotidienne pour les habitants d'Abidjan et des autres grandes villes du pays, mais également pour le rôle structurant qu'elle représente pour les villes sur le long terme.

² INS. (2014).

	COTE D'IVOIRE	ETHIOPIA	GHANA	GUINEA	KENYA	NIGERIA	RWANDA	SENEGAL
DEMOGRAPHIE								
Population nationale (million, 2016)	23,7	102,4	28,2	12,4	48,5	186,0	11,9	15,4
Projection de population (million, 2030)	28,1	137,1	34,2	16,2	62,8	226,9	16,7	19,6
Densité de population (pop. / km ² , 2016)	75	102	124	50	85	204	483	80
URBANISATION								
Taux d'urbanisation (% 2016)	53%	20%	55%	38%	26%	49%	30%	43%
Taux de croissance urbaine (% 2010-2015)	3,9%	5,0%	3,7%	3,5%	4,3%	4,6%	6,3%	3,6%
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2015)	3	2	4	2	4	42	1	1
ECONOMIE								
PIB par habitant (\$PPA, 2016)	3 693	1 734	4 293	1 966	3 151	5 861	1 913	2 567
Taux de croissance économique (% / an, 2010-2015)	5,8%	10,6%	7,7%	4,5%	6,0%	5,2%	7,5%	4,1%
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (2011 PPA, % de la pop.)	27,9%	33,5%	13,6%	35,3%	33,6%	53,5%	60,4%	38,4%
Indice de développement humain (0-1 scale, 2015) 0 - faible, 1 - fort développement humain	0,47	0,45	0,58	0,41	0,56	0,53	0,50	0,49
GOVERNANCE ET AFFAIRES								
Doing Business (Distance de la frontière, 2017) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	52	46	57	49	63	48	70	49
Indice de Perception de la Corruption (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	34	34	43	27	26	28	54	45
MOTORISATION								
Prix de l'essence / diesel (US\$ / L, 2016)	0,93 / 0,93	0,75 / 0,64	0,92 / 0,85	0,9 / 0,9	0,95 / 0,82	0,46 / 0,64	1,17 / 1,13	1,14 / 0,97
Véhicules privés en circulation selon OICA (2015)	430 000	90 000	560 000	N/D	848 000	2 970 000	N/D	340 000
Véhicules privés en circulation selon données nationales	640 000 (2018)	620 000 (2016)	1 950 000 (2015)	N/D	1 300 000 (2014)	11 500 000 (2017)	N/D	470 000 (2015)
Taux de motorisation selon OICA (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015)	19	1	20	N/D	18	16	N/D	23
Mortalité par accidents de la route (mortalité / 100 000 habitants, 2015)	24	27	26	28	30	21	33	28

Figure 2- Données statistiques sur les huit pays pilotes de l'étude³

1.1.2 Une polarisation sur la capitale économique

L'armature urbaine de la Côte d'Ivoire se structure autour de 13 villes de plus 100'000 habitants, qui concentrent plus de 60% de la population urbaine du pays⁴. Elle est polarisée sur la capitale économique, Abidjan, dont la population est dix fois plus importante que la deuxième ville du pays, Bouaké.

³ Données Banque Mondiale, Doing Business, OICA, UNDP, UN Habitat et Transparency International, détails des sources en annexe

⁴ MCLAU. (2017).

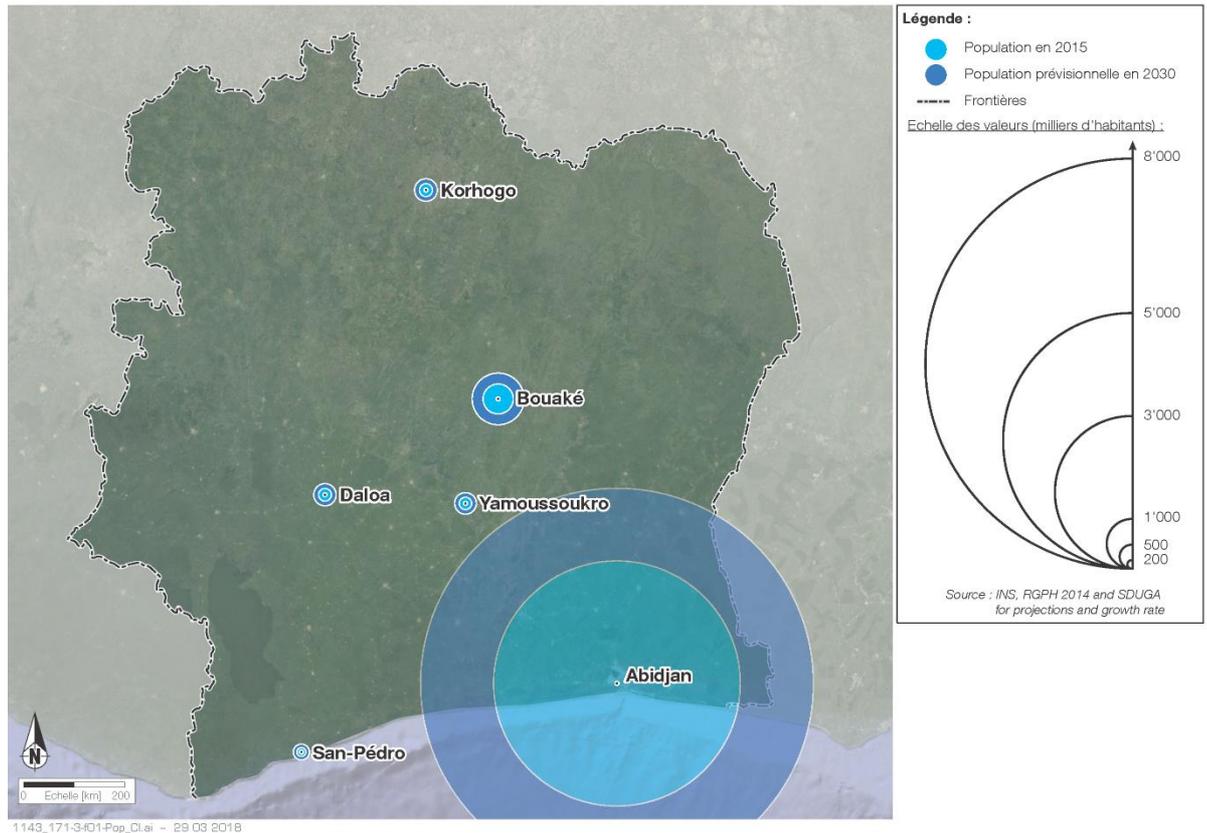


Figure 3 - Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes ivoiriennes

Abidjan, une métropole dynamique

Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, dispose d'une position littorale stratégique dans le golfe de Guinée, au Sud du pays. La ville s'est développée autour de la lagune Ebrié, en lien avec ses activités portuaires, sur plusieurs îles et péninsules, ce qui en a grandement façonné et contraint le développement. Abidjan concentre la majorité des activités du pays : 80% des emplois et 90% des entreprises formelles, ainsi que plus de 20% de sa population⁵. Dans les faits, la ville accueille également l'ensemble des institutions et administrations gouvernementales; le transfert vers Yamoussoukro, capitale politique depuis 1983, n'ayant jamais été opéré.

L'économie de la ville, particulièrement dynamique, s'appuie sur des secteurs variés tels que l'administration et les services, l'industrie et l'import-export. Ce dynamisme confère à la ville une forte attractivité nationale comme internationale. En effet, le regain de dynamisme économique du pays a incité bon nombre d'organismes internationaux à se réinstaller à Abidjan, faisant de la capitale ivoirienne un des plus grands centres d'affaires de l'Afrique de l'Ouest.

L'aire métropolitaine d'Abidjan couvre l'intégralité du District Autonome, ses communes et sous-préfectures (Abobo, Adjamé, Anyama, Attécoubé, Bingerville, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port Bouët, Treichville, Songon et Yopougon), et s'étend au-delà vers des communes satellites comme Grand-Bassam, Bonoua, Alépé, Azaguélé, Dabou et Jacqueville.

En 2014, le District Autonome d'Abidjan comptait 4,4 millions d'habitants et enregistrait un taux de croissance moyen de 2,7% par an sur la période 1998 – 2014. Les prévisions de l'Institut National des Statistiques (INS) indiquent que ce taux de croissance se maintiendra dans les années à venir et que la population du district atteindra 5,8 millions d'habitants en 2020 et 7,6 millions en 2030 (+73% par rapport à 2014).

⁵ Kok Shun, Shung Heng C. (2015)

Pour faire face à cette urbanisation galopante, le gouvernement a entrepris avec l'appui de la JICA la réalisation d'un schéma directeur intégrant urbanisme et transport approuvé en 2016 : le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), qui s'intègre dans le Plan National de Développement 2016-2020. Sur la base d'un diagnostic étayé, ce document définit la stratégie d'un développement durable de la métropole tant en matière d'urbanisme que de transport afin de « *mettre en place une zone de croissance fournissant des espaces de qualité de vie et des zones d'emplois générés par l'industrie propre, avec des paysages agricoles et naturels conservés et valorisés qui procurent également un cadre idéal pour les touristes* »⁶. Le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU) a récemment entrepris la réalisation de plans d'urbanisme de détail pour retranscrire et mettre en œuvre la vision stratégique du SDUGA.

De par son poids économique, démographique et politique sur le plan national comme international, Abidjan concentre la majorité des investissements internationaux, au détriment du développement des autres villes du pays.

Bouaké, une ville en restructuration

Bouaké, capitale régionale du Gbéké, est la seconde ville du pays en termes de population et comptait 542 000 habitants en 2014⁷. Située à 300 km au nord d'Abidjan, la ville est à l'intersection de corridors routiers majeurs : Nord-Sud (Abidjan, Burkina Faso et Mali) et Est-Ouest (Ghana, Guinée et Libéria). Bouaké abrite également une gare de l'axe ferroviaire Abidjan – Ouagadougou ainsi qu'un aéroport de classe nationale. Sa position stratégique en fait un lieu de commerce majeur à l'échelle du pays, et elle abrite notamment un marché de gros pour la commercialisation de produits vivriers.

Ces dernières années, Bouaké a également connu une croissance démographique soutenue, à hauteur de 3 à 4% par an. Sa population avoisinerait aujourd'hui les 800'000 habitants et continuerait de croître à un taux supérieur à la moyenne nationale ces prochaines années pour atteindre 1 million d'habitants entre 2025 et 2030⁸. Les fronts d'urbanisation actuels de la ville se concentrent à l'intérieur du périmètre communal, mais pourraient le dépasser à moyen ou long terme.

La ville dispose également d'un document de planification urbaine récent avec une forte vision intégrée urbanisme – transport à l'horizon 2030 : le Schéma Directeur d'Urbanisme de Bouaké, dont l'objectif est de guider le développement spatial, économique et social de la ville de manière ambitieuse. Pilotée par le MCLAU, la réalisation de ce document s'est faite en étroite collaboration avec les autorités locales pour une meilleure prise en compte du contexte. Toutefois, sa mise en œuvre est compromise par l'absence de moyens financiers et humains dédiés à la municipalité.

Yamoussoukro, une capitale politique en veille

Yamoussoukro, capitale politique et administrative officielle de Côte d'Ivoire depuis 1983, bénéficie d'une position centrale dans la Région des Lacs, à la convergence de corridors nationaux et internationaux. Elle comptait 210'000 habitants en 2014⁷ pour une superficie de 3'500 km². Yamoussoukro est la seule ville du pays en dehors d'Abidjan organisée en District Autonome. Le District regroupe les communes et sous-préfectures d'Attéggouakro, de Yamoussoukro, de Didiévi et de Tié-N'Diékro. Le périmètre du District Autonome englobe largement la zone urbanisée et les fronts d'urbanisation actuels.

Née d'un projet ambitieux du premier président ivoirien Félix Houphouët-Boigny, Yamoussoukro, qui était initialement tournée vers l'agriculture et le commerce, s'est développée à partir des années 1980 et jusqu'au début des années 2004 dans le but d'accueillir à terme l'ensemble des institutions gouvernementales du pays. Malgré son statut de capitale politique, ce transfert n'a jamais été effectif et la majorité des activités économiques et administratives siègent encore à Abidjan. Seuls quelques

⁶ MCLAU, JICA. (2015).

⁷ INS. (2014).

⁸ MCLAU. (2017).

équipements ont pris place à ce jour à Yamoussoukro, notamment l'Institut National Polytechnique et le Lycée Scientifique, écoles prestigieuses dont le rayonnement dépasse les frontières du pays. Aujourd'hui, le transfert de la capitale n'est plus estimé comme prioritaire par le gouvernement bien que le projet ne soit pas complètement enterré. Pour répondre à l'objectif de transfert de la capitale, la ville s'était dotée d'infrastructures urbaines et de transport majeures mais qui, en l'absence de moyens dédiés à l'entretien, tombent aujourd'hui en désuétude.

Yamoussoukro fait également partie des 30 villes ivoiriennes disposant d'un Schéma Directeur d'Urbanisme récent, qui définit la stratégie de développement urbain de la ville à horizon 2030.

Des pôles urbains, capitales de régions agricoles

■ Daloa

Troisième ville du pays en termes de démographie, Daloa est une ville du centre-ouest de Côte d'Ivoire située à 140 km à l'ouest de Yamoussoukro. Elle comptait 270'000 habitants en 2014⁹ pour une superficie de 5'300 km². Cette capitale régionale constitue le principal point de collecte du café, cacao et du bois de la région agricole du Haut-Sassandra. L'urbanisation de la ville s'est faite de manière progressive autour de quatre villages historiques et se concentre à l'intérieur du périmètre communal.

■ Korhogo

Korhogo, capitale régionale du Poro, est située dans le nord du pays, à 350 km au Nord de Yamoussoukro. Proche des frontières maliennes et burkinabè, elle constitue un moteur économique à l'échelle régionale. La ville comptait 250'000 habitants en 2014⁹ pour une superficie de 700 km². L'urbanisation se concentre à l'intérieur du périmètre communal.

■ San Pedro

San Pedro est une ville portuaire du Sud-Ouest du pays, capitale de la région éponyme. Principal port d'exportation agricole et l'un des premiers ports cacaoyers au monde, la ville a été entièrement développée au cours du premier plan économique du pays pour suppléer le Port Autonome d'Abidjan. Ce petit port de pêche a connu à cette époque une urbanisation fulgurante, passant de 40 habitants en 1968 à 100'000 habitants en 1985. Son urbanisation se poursuit actuellement sans toutefois dépasser les limites administratives de la commune. La ville comptait 175'000 habitants en 2014⁹.

Les enjeux en termes de mobilité sont bien évidemment très différents en fonction de la taille des villes et de leur niveau de développement économique. Abidjan concentre les défis de par sa place prépondérante.

⁹ INS. (2014).

1.2 Une motorisation encore faible, mais une croissance rapide

Une motorisation en forte croissance à Abidjan comme dans les villes de l'intérieur

Par le passé, la Société Nationale des Transports Terrestres (SONATT) était en charge de l'immatriculation des véhicules en Côte d'Ivoire et suivait à ce titre l'évolution de la motorisation. Depuis sa dissolution en 2014, la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation du Ministère des Transports (DGTTC) et la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA) suivent l'évolution de la motorisation respectivement par la délivrance des immatriculations et le Contrôle Technique.

En Côte d'Ivoire, le taux de motorisation ne cesse de croître. Le parc de véhicules automobiles, estimé à 475'000 véhicules en 2007 dont 66% de voitures particulières, avoisinait les 550'000 véhicules en 2011 et atteindrait aujourd'hui 640'000 véhicules. Chaque année, 45'000 immatriculations nouvelles sont enregistrées en moyenne, soit **une augmentation annuelle du parc proche de 10%**.

	Motos	Voitures privées	Bus	Mini-bus	Poids Lourd	Véhicules spéciaux	Tracteurs	Semi-Remorques	Tricycles	TOTAL	%
Abidjan	20 228	277 229	14 002	32 737	18 979	3 124	6 085	12 620	795	385 799	81.2%
%	5.2%	71.9%	3.6%	8.5%	4.9%	0.8%	1.6%	3.3%	0.2%	100%	
Total Côte d'Ivoire	37 196	314 165	17 512	42 723	27,382	4 287	8 470	22 230	909	474 874	100%
%	7.8%	66.2%	3.7%	9.0%	5.8%	0.9%	1.8%	4.7%	0.2%	100%	

Figure 4 - Nombre de véhicules immatriculés en 2007 par type¹⁰

Abidjan concentre à elle seule 80% des véhicules, ce qui contribue à la congestion et à la pollution croissante dans la ville. Le taux de motorisation, bien que faible (9% des ménages possèdent un véhicule), ne cesse de croître, ce qui ne fait qu'amplifier les problèmes dans une ville où le réseau viaire structurant est déjà hautement saturé.

Dans les villes secondaires, le taux de motorisation des ménages est très faible, mais on observe depuis quelques années un développement fulgurant du nombre de deux-roues motorisés, en particulier pour du transport de personne à titre lucratif (motos-taxis). Dans les régions agricoles d'autres véhicules à trois ou quatre roues de petite cylindrée. À ce jour, aucune réglementation claire n'en régle l'utilisation et la gestion des immatriculations de ces deux roues est laissée à l'initiative des communes.

Un parc vieillissant

Une autre problématique porte sur l'âge avancé du parc automobile et le mauvais entretien des véhicules qui aggrave la pollution et dégrade la sécurité routière. Le taux de couverture technique des véhicules est passé de 73% en 1999 à 61% en 2016 d'après la SICTA, mettant en exergue le manque d'entretien et la vétusté du parc automobile. Ce phénomène est accentué par la législation actuelle qui taxe davantage les véhicules neufs que les véhicules anciens, à puissance équivalente.

Face à ces enjeux, L'État ivoirien a récemment mis en place un dispositif de renouvellement du parc piloté par le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR), qui prévoit le renouvellement de 50'000 véhicules sur 5 ans (sur la période 2014-2019) - projet ambitieux qui se heurte toutefois à des contraintes budgétaires. Cette mesure sera accompagnée par la mise en application courant 2018 de deux décrets portant sur la limitation de l'âge des véhicules importés d'occasion¹¹ et la fixation des durées d'exploitation des véhicules affectés au transport public ou privé de personnes ou de marchandises. Des mesures complémentaires telles que la mise en place d'une prime à la casse, la

¹⁰ MCLAU, JICA. (2015). d'après des données SONATT et SICTA.

¹¹ Décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 portant sur la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en côte d'Ivoire

fixation de valeurs limites pour garantir la qualité de l'air, etc. sont également envisagées. L'objectif de cette politique est de réduire le nombre de véhicules « usagés » importés afin de procéder à moyen terme à un renouvellement du parc automobile. Elle découle des engagements pris aux accords de Paris en 2015, qui ont pour objectif la : « facilitation de l'achat de véhicules peu polluants et mise au rebut des plus polluants via des normes, incitations ou obligations »¹².

Une dépendance à l'importation

La Côte d'Ivoire ne dispose pas d'une industrie de production automobile et se tourne essentiellement vers l'importation de véhicules. Les véhicules d'occasion sont généralement préférés aux véhicules neufs pour des raisons économiques, accentuant le vieillissement du parc. Les récentes réformes engagées par le gouvernement visent à réduire l'âge limite d'importation des véhicules, de 7 à 5 ans pour les véhicules légers par exemple, dans un objectif de renouvellement du parc. Par ailleurs, des études ont récemment été menées par la Banque Africaine de Développement sous l'impulsion du gouvernement ivoirien pour créer des usines d'assemblages automobiles.

Les taxes d'importations des véhicules en Côte d'Ivoire ne varient pas, quelles que soient leurs caractéristiques (âge et type de véhicule, émission de polluants, etc.). Une distinction est opérée selon la cylindrée de chaque véhicule, sans que la taxe ne varie.

La fiscalité à l'importation en Côte d'Ivoire se décompose de la manière suivante:

- Droits de douane, 20% de la valeur du véhicule ;
- Redevance Statistique (RS): 1% ;
- Prélèvement Communautaire de Solidarité (RCS) 1%.

Le montant total prélevé lors de l'importation d'un véhicule est donc égal à 22% du prix d'achat. D'une manière générale ces taxes sont inférieures à celles pratiquées en Afrique, en moyenne comprises entre 40% et 50% de la valeur du véhicule importé.

Par ailleurs, l'absence de variation des taxes en fonction des caractéristiques des véhicules est particulière à la Côte d'Ivoire et peu incitative à l'achat de véhicules neufs ou moins polluants.

¹² République de Côte d'Ivoire. (2015).

1.3 Une mobilité urbaine contrastée entre Abidjan et les villes de l'intérieur

1.3.1 Abidjan: une métropole en phase de rattrapage

La ville d'Abidjan se caractérise par sa configuration géographique complexe, façonnée par la lagune Ébrié. La ville s'est développée sur plusieurs îles et péninsules de manière monofonctionnelle autour :

- Du centre économique et financier situé sur la commune du Plateau ;
- Des activités industrielles et portuaires sur les communes de Treichville, Marcory et Petit-Bassam ;
- Des quartiers d'habitat comme Yopougon, Cocody ou Abobo.

Les récents plans d'urbanisme de 2000 et 2015 ont identifié l'enjeu de mixité des fonctions et des usages au sein de la ville et les quartiers résidentiels développent de plus en plus d'activités commerciales. Toutefois, le centre d'affaires reste concentré sur le Plateau et les activités industrielles aux abords du Port, entraînant une forte polarisation des flux.

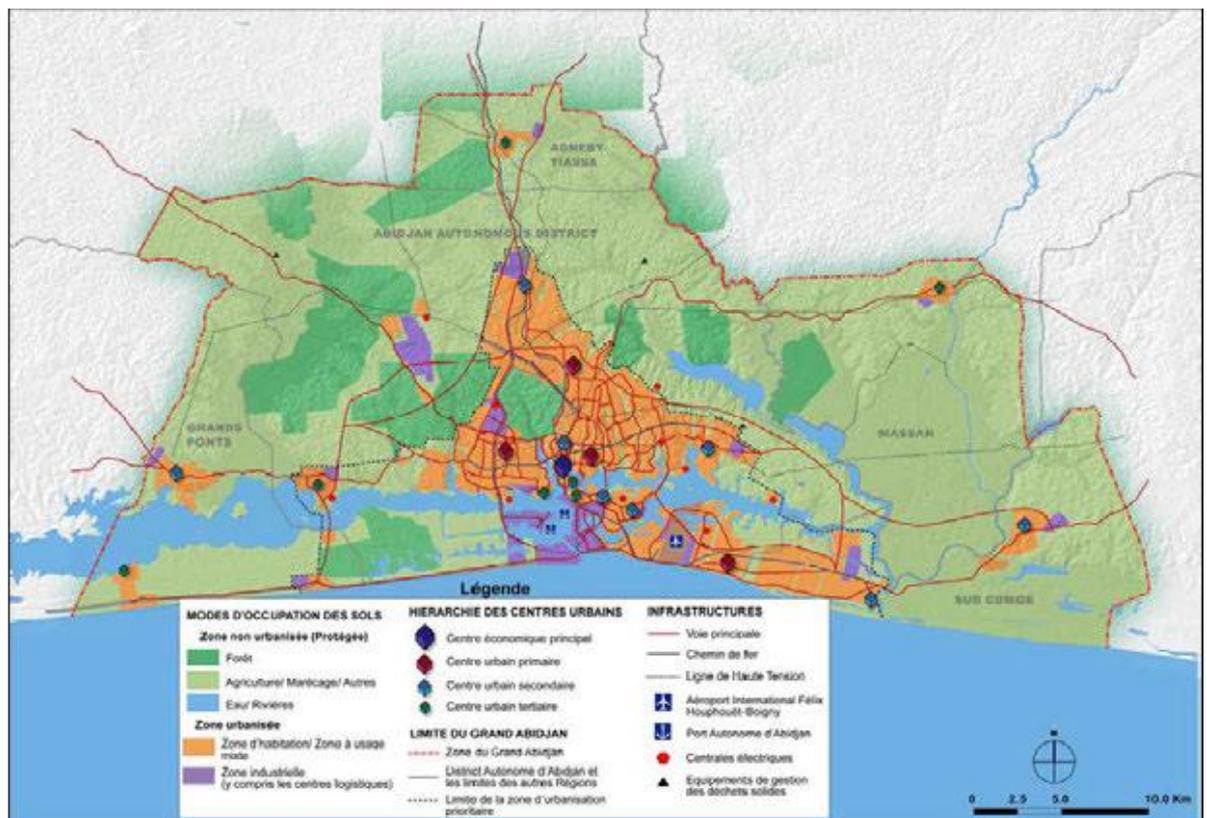


Figure 5 - Contexte Urbain du Grand Abidjan ¹³

À la différence des villes de l'intérieur, Abidjan dispose d'un réseau viaire développé et entièrement revêtu dans le centre de la ville et sur les axes principaux. Toutefois le manque d'entretien des voiries a entraîné leur dégradation rapide, nécessitant d'importants travaux de réhabilitation. Les déplacements motorisés intercommunaux se concentrent sur les quelques ouvrages de franchissement, insuffisants pour absorber l'ensemble de la demande. L'enjeu pour le réseau viaire est donc double : la réhabilitation et l'optimisation des infrastructures existantes d'une part et la construction de nouvelles infrastructures d'autre part.

¹³ Carte issue du SDUGA (2015)

Dans l'ensemble des quartiers de la ville, les aménagements piétons font défaut et les itinéraires sont souvent discontinus et peu sécurisés, bien que la marche à pied soit le mode de déplacement le plus répandu :

- En centre-ville, certains trottoirs sont aménagés, mais dans un état d'usure avancé et souvent occupés par des véhicules stationnés (sur des emplacements formels ou non) ;
- Les traversées piétonnes ne sont pas toujours aménagées et rarement régulées. Les piétons se trouvent ainsi en conflit direct avec les véhicules, sans information sur la possibilité de traverser ou non ;
- Les axes rapides ne sont pas aménagés entraînant des circulations piétonnes au contact des véhicules (pour accéder aux transports collectifs notamment), posant de réels problèmes de sécurité.
- Les franchissements d'axes structurants sont souvent insuffisants ou mal localisés. Il en résulte des traversées dangereuses aux endroits non aménagés ;
- En particulier, les personnes à mobilité réduite ne sont pas prises en compte dans l'organisation de la mobilité à toutes les échelles.

Selon le SDUGA, les projets d'aménagement piétons se limitent à des passerelles sur les principales artères de la ville, qui contraignent les circulations piétonnes au profit de la circulation motorisée.



Figure 6 - Conditions de déplacements des piétons à Abidjan

L'offre de transport public à Abidjan est composée :

- De services conventionnés, représentant 385'000 déplacements journaliers en 2013¹⁴, avec :
 - Des autobus exploités par la SOTRA, opérateur historique à Abidjan depuis 1960, subventionné par l'État. À ce jour, la SOTRA exploite environ 600 bus sur 65 lignes alors qu'elle en exploitait 1'200 en 1987. La SOTRA a ainsi perdu de nombreuses parts de marché ces dernières années, compensées par les modes artisanaux. Cette baisse de service est fortement liée aux retards ou absence de paiement des subventions de l'État durant de

¹⁴ INS. (2013).

nombreuses années. D'importants projets d'investissements sont en cours pour augmenter les moyens d'actions de la SOTRA, et notamment le renouvellement de sa flotte. La société devrait exploiter 2'000 bus d'ici à 2020 ;

- Des bateaux bus exploités par la SOTRA et, depuis la libéralisation du transport lagunaire en 2015, par deux exploitants privés : STL et CITRANS. À ce jour, chacun de ces opérateurs exploite 2 à 3 lignes avec une dizaine de bateaux. Le secteur est toutefois en plein développement : d'ici 5 à 10 ans, chaque exploitant vise une cinquantaine de bateaux ;
- De services non conventionnés (transport artisanal) soumis à une autorisation annuelle d'exploitation. Ces dernières années, ces services ont largement gagné en parts de marché (84% des véhicules en 2013¹⁵) pour faire face à la demande croissante de déplacements que les services conventionnés peinent à satisfaire :
 - Les minibus ou « gbakas » organisés en lignes de rabattement intercommunales vers les principales gares d'Abidjan. Bien que les itinéraires soient définis, les gares routières ainsi que les points d'arrêts de minibus ne sont pas aménagés et s'organisent de manière informelle. En 2009, le nombre de gbakas était estimé à 5'600 véhicules, dont 3'200 autorisés par l'AGETU. En 2013, ils représentaient environ 1'020'000 déplacements journaliers¹⁴ ;
 - Les taxis collectifs, exploités selon des itinéraires autorisés, opèrent sur l'ensemble du périmètre de transport urbain. Leur nombre était estimé à 700 véhicules en 2009 et à 4'000 aujourd'hui ;
 - Les taxis compteurs intercommunaux, identifiables à leur couleur orange et desservant l'ensemble des communes du district. En 2009, le nombre de taxis en circulation était d'environ 17'400 dont 8'800 autorisés. Ces véhicules ont en moyenne 17 ans d'âge et participent grandement à la pollution de la ville. À noter que le compteur, pourtant obligatoire, n'est utilisé que marginalement. En 2013, ils représentaient environ 280'000 déplacements journaliers¹⁴ ;
 - Les taxis communaux ou « woro-woros » identifiables à leur couleur propre à chaque commune et desservant des lignes prédéfinies au sein des communes. Ces taxis sont collectifs et soumis à une autorisation délivrée par la commune. Leur nombre était estimé à 5'800 véhicules en 2009. En 2013, ils représentaient environ 1'345'000 déplacements journaliers¹⁴ ;
 - Les minibus de transport de personnel d'entreprises, d'institutions nationales et d'établissements scolaires, de manière plus marginale ;
 - Les pinasses, embarcations précaires qui complètent l'offre en transport lagunaire institutionnelle, mais posent de réels problèmes de sécurité. Ces embarcations sont régies par des autorisations délivrées par la Direction des Transports Maritimes et Fluvio-Lagunaires. Leur nombre est estimé entre 100 et 150 embarcations ;
- Des services clandestins de taxis, par essence plus difficiles à quantifier.

À Abidjan, la part des déplacements motorisés est en forte croissance, mais la marche à pied reste le moyen de déplacement majoritaire avec plus de 50% des déplacements journaliers, soit environ 3'720'000 déplacements journaliers sur les 7'150'000 estimés à l'échelle du Grand Abidjan¹⁴. Une part importante de ces déplacements s'effectue à l'intérieur des communes sur des distances relativement courtes.

Les déplacements motorisés, représentant quant à eux 3'430'000 déplacements journaliers, sont pour la plupart effectués par les transports publics, institutionnels comme artisanaux. Les véhicules

¹⁵ MCLAU, JICA. (2015).

personnels ne représentent que 10 à 15% des déplacements motorisés à l'échelle du district, soit environ 345'000 déplacements journaliers¹⁴.

Tableau 1.12 Pourcentage de la Répartition Modale

Mode	1998	2013
Voiture & Moto	14,0	10,0
SOTRA (y compris Bateau Bus)	24,0	11,2
Gbaka	25,0	29,7
Wôrô-Wôrô	17,0	39,2
Taxi Compteur	16,0	8,1
Transport de Personnel	4,0	1,9
Total	100,0	100,0

Source: Banque Mondiale et Mission d'Etude de la JICA

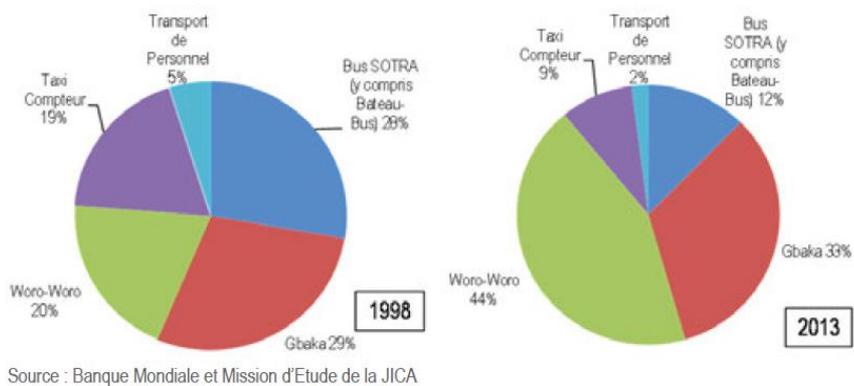


Figure 7 - Répartition modale des déplacements motorisés en 1998 et en 2013 ¹⁶

Face à la croissance démographique de la ville et à la forte congestion actuelle du réseau viaire, la mobilité urbaine a été identifiée comme un enjeu prioritaire pour le développement de la ville, notamment dans le SDUGA qui comprend un volet spécifique sur le transport. En 2013, le MCLAU a bénéficié du soutien de la JICA pour l'élaboration de ce schéma intégré urbanisme-transport, dont l'objectif était d'évaluer le précédent Schéma Directeur élaboré en 2000 et d'élaborer une stratégie de planification fondée sur les principes de développement durable pour soutenir le renforcement de l'économie ivoirienne, conformément au Plan National de Développement (PND). Le Schéma Directeur des Transports Urbains du Grand Abidjan (SDTUGA) vise quant à lui l'amélioration du système de transport au service de la planification urbaine, vers plus d'efficacité, d'équité et un meilleur environnement selon quatre objectifs stratégiques : l'amélioration de la capacité du réseau routier qui soutient les activités économiques, la promotion de l'utilisation des transports publics, le développement intermodal du transport en commun et la réalisation d'un système de transport écologiquement rationnel. Ces objectifs sont déclinés en 20 recommandations spécifiques au secteur du transport, définissant la vision et la stratégie portée pour l'agglomération d'Abidjan (**Encadré 1**). La stratégie est traduite par un plan d'actions ambitieux sur la période 2015-2030 selon quatre plans qui définissent le cadre d'intervention des bailleurs de fonds internationaux :

- Le plan de développement du réseau routier au travers de nombreux projets d'infrastructures ;
- Le plan de développement du contrôle et de la gestion du trafic par la mise en place d'une stratégie de régulation à l'échelle du centre-ville, d'une nouvelle politique de stationnement, le développement des systèmes de priorité bus et le développement et la sécurisation des espaces piétons ;

¹⁶ MCLAU, JICA. (2015). d'après des données de la Banque Mondiale et de l'INS

- Le plan de développement des transports publics par la mise en service de lignes de transports en commun de grande capacité et le développement de l'intermodalité au niveau des pôles desservis ;
- Le plan de développement du transport de marchandises et du fret par le développement du rail et de nouveaux centres-logistiques en amont du centre urbain.

Encadré 1 - Politiques relatives au transport urbain à Abidjan : les recommandations du SDUGA

Objectif du secteur : Tendre vers un système de transport durable et efficace sur le plan énergétique favorisant le développement économique, la croissance démographique et une mobilité accrue au sein du Grand Abidjan.

Objectifs de la politique: Fournir un réseau de transport complet et intégré qui soit pratique, adapté et accessible pour assurer la mobilité de toutes les classes sociales pour desservir toutes les régions du Grand Abidjan aussi bien pour le transport des personnes que des biens.

- Objectif pour le **système de gestion de trafic** : établir des mesures globales visant à contrôler la circulation des véhicules privés dans les centres urbains à un niveau raisonnable et à assurer une fluidité de la circulation :
 - T11 : Réduire l'usage des véhicules privés ;
 - T12 : Optimiser la gestion du trafic ;
 - T13 : Créer des Zones de Développement Axées sur les Transports Collectifs (ou « TOD ») ;
- Objectif pour le **transport public** : offrir un réseau complet et intégré des transports en commun qui soit pratique, adapté et accessible à toutes les classes sociales pour desservir tous les centres urbains, péri-urbains, quartiers et sous-quartiers, les centres d'emplois, les centres de loisirs et sites touristiques ;
 - T14 : Planifier et aménager un corridor de transport collectif de grande capacité d'Anyama à Grand-Bassam ;
 - T15 : Mettre en place un réseau moderne d'autobus ;
 - T16 : Développer des centres multimodaux ;
 - T17 : Limiter le nombre de taxis et contrôler leur état ;
- Objectif pour le **réseau de transport de marchandises** : assurer un réseau efficace et économiquement rentable de transport international de marchandises en provenance des pays de la sous-région à destination du Port d'Abidjan, et réduire la quantité de marchandises et de biens transportés par la route à travers les centres urbains en favorisant l'usage des voies ferrées grâce à la création d'un système moderne de transport ferroviaire de marchandises desservant les centres logistiques :
 - T18 : Mettre en place un réseau efficace de transport de marchandises ;
 - T19 : Réglementer l'accès des poids-lourds aux centres urbains ;
 - T110 : Créer un centre logistique et des zones d'activités de distribution décentralisées ;
- Objectif pour le **stationnement** : réguler le stationnement dans l'optique de réduire le nombre de places de stationnement dans les centres villes, diminuer le stationnement sur la voirie, limiter le stationnement des véhicules privés sur les espaces publics et promouvoir le stationnement en dehors de la zone urbaine :
 - T111 : Réglementer et contrôler le stationnement dans les centres urbains ;

- TI12 : Délocaliser les aires de stationnement des poids-lourds hors du périmètre d'urbanisation ;
- Objectif pour le **réseau routier** : Renforcer le réseau routier en vue de faciliter l'accès aux centres urbains et de répondre aux besoins des populations en matière de circulation intra-urbaine :
 - TI13 : Concevoir et mettre en œuvre des programmes de développement du réseau routier (élargissement, reprofilage, amélioration et construction) ;
 - TI14 : Améliorer la sécurité routière ;
- Objectifs pour les **transports écologiques** : Prendre des mesures globales pour parvenir à des solutions de transport écologiques, à savoir réduire la consommation de combustibles fossiles et les émissions des gaz à effet de serre, en vue de promouvoir des cadres de vie sains aux citoyens :
 - TI15 : Développer des réseaux de voiries cyclables et d'espaces de circulation pour les piétons ;
 - TI16 : Elaborer des normes et règles spécifiques au système de transport pour garantir l'accès pour tous ;
 - TI17 : Mettre en place des dispositifs de modération de la circulation ;
 - TI18 : Introduire des rues piétonnes ;
 - TI19 : Introduire l'utilisation de véhicules à faible empreinte environnementale ;
 - TI20 : Développer un système de transport public par voie d'eau de qualité et efficace.

Les coûts de mise en œuvre du SDUGA ont été estimés à 12'900 milliards de FCFA sur la période 2015-2030 dont 8'900 milliards pour l'investissement et 4'000 milliards pour l'exploitation.

Plusieurs projets d'infrastructures planifiés dans le SDUGA sont en cours, pour pallier les problèmes actuels et répondre à la demande future en déplacements :

- La première ligne de métro d'Abidjan, ligne structurante nord-sud, reliera Anyama à l'aéroport à l'horizon 2022 puis à Grand-Bassam à l'horizon 2025, en suivant le corridor ferroviaire actuel sur 60 km. Le projet sera piloté par le BNETD en qualité d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, en partenariat avec un consortium d'entreprises françaises sur la base d'un contrat de concession. Le premier tronçon du métro bénéficie d'un financement de l'état français à hauteur de 1,4 milliard d'euros ;
- La construction des gares de transport lagunaire par les opérateurs privés et le développement du réseau intégrant la création de lignes express ;
- D'ici à 2030, trois lignes de BRT et deux lignes de BHNS, soit 125 km de site propre au global, devraient renforcer l'architecture du réseau de transport public. Le montage et le calendrier de réalisation des projets ne sont toutefois pas encore fixés. La Banque Mondiale appuie le financement d'une de ces lignes dans le cadre de son Programme d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA) de même que le fond suédois et de premières études de faisabilité ont été réalisées sur certains corridors ;
- La rocade Y4 envisagée dans le cadre du Programme de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) devrait permettre de désengorger les infrastructures routières actuelles qui convergent vers le centre-ville et de redistribuer les flux routiers ;

- La réalisation du 4^e pont sur la lagune, reliant Yopougon à Attécoubé et Adjamé devrait également permettre de soulager certaines artères principales de la ville. L'AGEROUTE assure la maîtrise d'ouvrage du projet, dont le coût est estimé à 131 milliards de FCFA ;
- D'importants programmes de réhabilitation de voirie et de construction d'échangeurs sont également en cours.

En parallèle, le gouvernement a multiplié les initiatives dédiées à l'amélioration des services de transport, notamment par la mise en place en 2014 d'un programme de renouvellement du parc automobile et de professionnalisation des opérateurs artisanaux, la libéralisation en 2015 du transport lagunaire à Abidjan et la mobilisation d'importants investissements pour le renforcement de la SOTRA par l'achat de 2'000 bus d'ici à 2020.

Idées clés et enjeux

- Une configuration géographique complexe, façonnée par la lagune
- Une absence de mixité dans les fonctions urbaines
- Un opérateur de transport public bien établi, mais qui a perdu des parts de marché et qui ne suffit pas à répondre aux besoins des usagers...
- ... entraînant un développement non maîtrisé du transport artisanal avec des conséquences sur l'espace public notamment
- Un mode de transport lagunaire présentant un fort potentiel, mais encore sous exploité
- Des modes actifs représentant la majeure partie de la demande, mais non pris en compte
- Des phénomènes de congestion malgré un taux de motorisation encore faible
- Des infrastructures insuffisantes et vétustes
- Un parc de véhicules vieillissant, avec un fort effet sur la qualité de l'air

Points de vigilance

- Une ville en forte croissance démographique
- Un taux de motorisation des ménages à fort potentiel de croissance

Figure 8 - Synthèse des enjeux de mobilité urbaine à Abidjan

	Abidjan	Bouaké
DEMOGRAPHIE		
Population métropolitaine (<i>million, 2015</i>)	4,9	0,8
Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération (<i>%, 2015</i>)	23%	4%
Taux de croissance urbaine (<i>% / an, 2015-2020</i>)	3,4%	3,2%
QUALITE DE VIE		
Qualité de vie dans les villes africaines (<i>classement EPFL-AMB, 2017</i>)	39/100	N/A
Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP (<i>note 0-100, 2014</i>)	N/D	N/D
DEMANDE DE MOBILITE		
Taux de motorisation (<i>véhicules / 1 000 habitants</i>)	21	N/D
Nombre de déplacements journaliers (<i>million</i>)	7,2	N/D
Nombre de déplacements motorisés journaliers (<i>million</i>)	3,4	N/D
Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant (<i>million</i>)	0,8	N/D
Distance moyenne de déplacement (<i>km</i>)	N/D	N/D
Part modale des véhicules personnels (<i>%</i>)	4%	N/D
Part modale des transports publics dont transport artisanal (<i>%</i>)	44%	N/D
Part modale des mobilités douces (<i>%</i>)	52%	N/D
OFFRE DE TRANSPORT		
Nombre de véhicules de transport public	600	conventionné
Nombre de véhicules de transport artisanal (<i>sauf taxis</i>)	5 700	N/D
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes (<i>km</i>)	7	Aucun transport conventionné
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet (<i>km</i>)	60	0

Figure 9 – Données statistiques sur les deux plus grandes villes du pays¹⁷

1.3.2 Les villes de l'intérieur : l'exemple de Bouaké

Bouaké, seconde ville en termes de démographie, se situe au centre du pays et dispose d'une position stratégique à la convergence de cinq routes nationales la reliant à d'autres grands centres de Côte d'Ivoire et des pays voisins. La ville se situe notamment sur le corridor routier Abidjan – Ouagadougou.

¹⁷ Données nationales, EPFL-AMB et UN Habitat, détails des sources en annexe

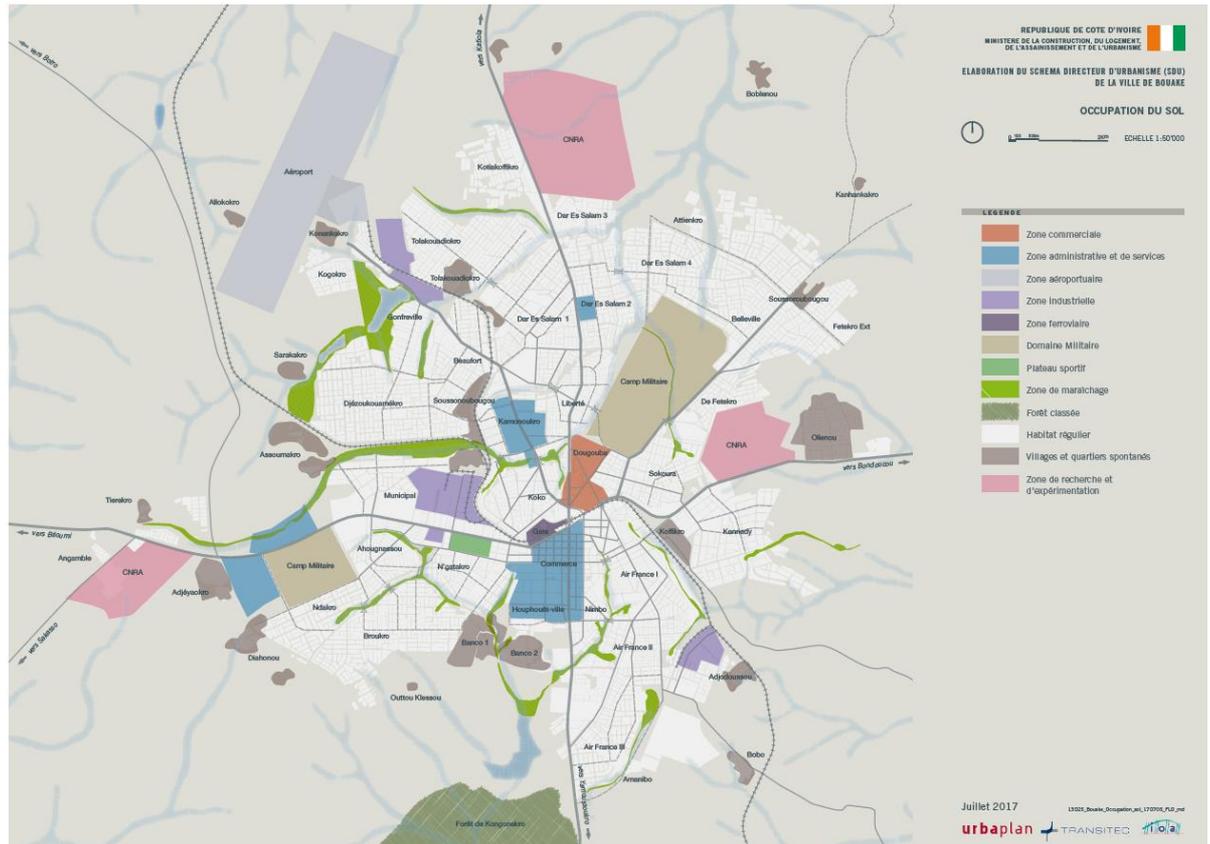


Figure 10 – Occupation du sol à Bouaké ¹⁸

Le réseau routier se caractérise par une structure radiale basée sur les cinq axes nationaux la reliant à d'autres grands pôles de Côte d'Ivoire et des pays voisins, convergeant vers le centre-ville et très faiblement maillé. Seul le réseau principal et quelques voiries secondaires sont revêtus et l'entretien insuffisant ainsi que la surcharge des poids lourds y entraînent une usure prématurée. À l'intérieur des quartiers, un réseau d'axes non revêtus assure l'accessibilité locale. Toutefois ces pistes sont peu praticables et seuls les deux-roues y accèdent sans difficulté, notamment pendant la saison pluvieuse. Malgré le manque de maillage du réseau et la convergence des axes structurants, la voirie ne présente pas de problème de saturation ou de manière très ponctuelle. Ceci s'explique notamment par la très faible motorisation des habitants. Toutefois, les perspectives en matière de développement de la ville au même titre que l'augmentation de la motorisation des ménages pourrait rapidement engendrer une congestion chronique sur les principales artères, si les problèmes ne sont pas anticipés dès à présent.

À l'échelle de la ville, les aménagements piétons sont quasi-inexistants. Les cheminements s'organisent sur le bas-côté des voiries de manière informelle et peu sécurisée.

¹⁸ MCLAU. (2017).



Figure 11 - Conditions de déplacements piétons à Bouaké

Dans les villes secondaires, comme à Bouaké, il n'existe aucun transport public institutionnel. Le transport de personnes est régi par les transporteurs artisanaux que sont, à Bouaké :

- Les minibus ou « gbakas », répartis sur 8 lignes convergeant des quartiers périphériques vers le centre-ville et son marché. Les gbakas sont soumis à des autorisations délivrées par la commune, mais, par manque de moyens au sein des collectivités, la régulation s'effectue directement entre et par les opérateurs, regroupés en syndicats, et les aménagements (arrêts, têtes de lignes, etc.) sont inexistantes ;
- Les taxis communaux, soumis à des autorisations délivrées par la mairie ;
- Les motos-taxis qui se développent de manière fulgurante depuis quelques années, jouant un rôle important dans la desserte et le désenclavement des quartiers dont les routes ne sont pas revêtues. Elles se sont fortement développées durant les années de crise (2002-2006) en l'absence d'autres opérateurs. D'un point de vue social, les motos-taxis sont pourvoyeuses d'emploi pour les jeunes dans une ville où le chômage est important. Ils ont permis la réinsertion d'ex-combattants et sont plébiscités par la population. Toutefois, ce mode de transport pose des problématiques évidentes de sécurité et de pollution, sans que les autorités ne parviennent à les maîtriser. En effet, bien que la mairie dispense des licences, aucun cadre réglementaire n'encadre la pratique et de nombreux opérateurs circulent sans autorisation. À ce jour, seuls 4'000 véhicules sont licenciés sur les 8'000 estimés en circulation à Bouaké¹⁹.

Le développement des deux roues à Bouaké dépasse celui des seules motos-taxis. En effet, sur l'A3, axe Nord-Sud principal de la ville, 70 à 85% des véhicules circulant sont des motos, selon les

¹⁹ Ville de Bouaké, Direction Régionale du Ministère des Transports. (2018)

sections²⁰. L'incivisme des conducteurs (non-respect du code de la route), l'absence d'équipements de protection pour conducteurs et passagers comme leur surnombre contribuent à l'augmentation de l'insécurité routière à Bouaké.

Les enjeux de mobilité urbaine à Bouaké concernent principalement le désenclavement et la mise en accessibilité de l'ensemble du territoire de la ville, par la réhabilitation et le maillage du réseau viaire d'une part et la régulation des transports publics d'autre part (gbakas, taxis comme motos-taxis). Malgré une prise de conscience par les acteurs locaux, notamment au travers de la réalisation du Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) et de sa vision intégrée urbanisme-transport, le manque de moyens humains et financiers de la commune ne lui permet pas de mettre en œuvre les mesures nécessaires. Le SDU guide le développement spatial, économique et social de la ville à l'horizon 2030, mais il n'a pas encore été décliné en schéma de transport.

Plusieurs projets d'infrastructures routières viendront transformer la hiérarchie et le fonctionnement du réseau routier de Bouaké :

- L'extension de l'autoroute Abidjan – Yamoussoukro jusqu'à Bouaké puis Ouagadougou. Cette autoroute supportera le transit de longues distances, dont le transport de marchandises par gros porteurs, et désengorgera le cœur de Bouaké ;
- La réhabilitation de la voie A3 dans le cadre du Projet de Renforcement des Infrastructures pour le Développement Urbain et la Compétitivité des Agglomérations Secondaires (PIDUCAS) comme voie urbaine principale de la ville.

Toutefois, la centralisation des décisions dans la réalisation des projets limite le pouvoir d'action des décideurs locaux et la prise en compte du contexte local. À Bouaké, les projets d'autoroute Abidjan-Yamoussoukro-Ouagadougou et de réhabilitation de la voie A3 sont portés par le gouvernement central et le dialogue avec les autorités locales, visant à une cohérence avec les enjeux d'urbanisme et de vie locale, n'est pas toujours aisé.

Idées clés et enjeux à Bouaké

- Une ville carrefour à l'échelle régionale / nationale / internationale
- Un réseau exclusivement radial convergeant vers le centre (marché), qui présente des réserves de capacité
- Un réseau viaire en mauvais état
- Des transports collectifs basés exclusivement sur le transport artisanal et non régulé
- Un développement incontrôlé des deux-roues motorisés, avec un impact fort sur l'insécurité routière et l'environnement

Points de vigilance dans les villes secondaires

- Une fragilité des infrastructures et un réseau viaire en mauvais état
- Une fragilité institutionnelle des collectivités locales en termes de moyens techniques, humains et financiers et un enjeu d'articulation entre les projets nationaux et l'urbanisme local
- Un transport artisanal non organisé et dont le développement n'est pas maîtrisé par les collectivités locales

Figure 12 - Synthèse des enjeux de mobilité urbaine à Bouaké

²⁰ Comptages routiers sur l'A3 réalisés par TRANSITEC (2018) pour le compte du PIDUCAS dans le cadre des « études pour la définition d'aménagements fonctionnels de la traversée Sud –Nord de la ville de Bouake par la route A3 - Etudes Complémentaires »

1.4 Un contexte national restructuré

1.4.1 Un cadre législatif mis à jour

Dans l'histoire récente du pays, le secteur des transports a fait l'objet de nombreuses réformes en lien avec les problématiques de transport urbain identifiées sur Abidjan d'une part, et les problématiques de transport de marchandises vers les pays limitrophes d'autre part. Les principaux textes régissant le secteur sont les suivants :

■ **2000 : Réforme des transports terrestres**

Cette réforme initiée dans le cadre de Programme d'Ajustement du Secteur des Transports de Côte d'Ivoire (PAST-CI) financé par la Banque mondiale avait pour objectifs de :

- Améliorer l'état et l'efficacité des infrastructures de transport ;
- Renforcer les moyens de planifier, programmer et mobiliser le financement nécessaire à la réalisation d'investissements dans le secteur des transports ;
- Renforcer le cadre juridique et réglementaire du secteur.

Cette réforme a permis de définir d'une part les notions de base du transport urbain et de clarifier d'autre part la politique nationale de transport et notamment des transports publics. La principale mesure issue de la réforme fut la constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports à Abidjan : l'AGETU, en charge de la régulation des transports publics.

■ **2014 : Loi d'Organisation du Transport Intérieur (LOTI)**

La LOTI a été initiée par le gouvernement ivoirien pour faire face au désordre institutionnel, juridique et structurel qui régissait le secteur suite aux différentes crises économiques et politiques dans le pays. Cette réforme prône une vision intégrée des transports et de ses externalités environnementales, sociales et économiques.

La LOTI prévoyait la mise en place d'une autorité de régulation des transports intérieurs (ARTI) destinée à prendre le relais de l'AGETU à l'échelle nationale, mais les conflits institutionnels opposants gouvernements centraux et locaux n'ont pas encore permis de la rendre effective. En 2016, un atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan rassemblant les principaux acteurs institutionnels du transport urbain a recommandé la création d'une AOTU spécifique dans le Grand Abidjan²¹. La LOTI a été modifiée par ordonnance au cours du Conseil des Ministres du 10 janvier 2018 pour autoriser la mise en place de cette AOTU.

En matière de mobilité urbaine, le processus de décentralisation est essentiel afin d'assurer que l'ensemble des compétences relatives à la mobilité soient exercées en tenant compte de l'échelon local. En Côte d'Ivoire, le processus de décentralisation a débuté dans les années 1980 et est régi par les textes suivants :

■ **2003 : Loi portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales**

Cette loi porte notamment transfert des compétences relatives à l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du transport et de la voirie aux collectivités territoriales qu'étaient la Région, le Département, le District et la Commune. Chacune des collectivités s'est vue transférer les compétences relatives à l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de planification du territoire, à la création, la gestion et l'entretien des voies de communication ainsi que la délivrance des autorisations de transport sur son périmètre propre. Toutefois, la gestion de la

²¹Cf. communiqué final de l'atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan des 9 et 10 mai 2016 qui s'est tenu à l'hôtel du District Autonome d'Abidjan, sous la présidence effective de M. Amadou Gon COULIBALY, Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence de la République

circulation et du stationnement et la réglementation du transport artisanal (en dehors de l'octroi des licences) ne sont pas évoquées dans ce texte.

■ **2014 : Loi portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale**

Cette loi définit le découpage administratif du pays, effectif actuellement, et la répartition des compétences entre les organes déconcentrés (régions, départements, sous-préfectures et villages) et décentralisés de l'état (régions et communes), ainsi que le statut spécifique des districts autonomes.

Le processus de décentralisation est toutefois loin d'être abouti et de nombreuses compétences s'exercent dans la pratique à l'échelle du gouvernement central, soit par un manque de clarté de la définition et de l'attribution des compétences, soit par une absence de transfert des moyens humains et financiers afférents aux compétences décentralisées.

■ **Engagements internationaux**

Par ailleurs, le secteur des transports est privilégié dans les engagements internationaux pour le climat et l'état ivoirien s'est notamment engagé pour²² :

- L'amélioration de la mobilité et le développement des offres de transport bas-carbone ;
- L'intégration d'une dimension énergie/climat dans les documents de planification territoriale afin de limiter les distances, de travailler sur la mixité fonctionnelle et de proposer des politiques de transport en commun efficaces ;
- L'accompagnement des communes dans l'élaboration de plans de transport urbain (exemple de la première ligne de métro à Abidjan) ;
- La facilitation de l'achat de véhicules peu polluants et la mise au rebut des plus polluants via des normes, incitations ou obligations.

L'état ivoirien a également renforcé en 2016 ses standards en matière d'importation de produits pétroliers vers des carburants plus propres.

1.4.2 Les principaux acteurs de la mobilité urbaine

Les ministères impliqués

En Côte d'Ivoire, deux ministères travaillent en complémentarité sur le sujet de la mobilité urbaine : la réalisation, la gestion et l'entretien des infrastructures routières sont à la charge du Ministère des Infrastructures Economiques, tandis que la compétence des services de transport est dévolue au Ministère des Transports.

D'autres ministères sont également impliqués et collaborent avec le Ministère des Transports dans la définition de la politique de mobilité urbaine, au regard de la transversalité du sujet : le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme d'une part, et le Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable d'autre part.

- Le **Ministère des Transports (MT)** est l'autorité nationale compétente en matière de transports urbains en Côte d'Ivoire par l'intermédiaire de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTTC) et de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) pour les transports lagunaires. Le ministère assure la tutelle technique de la majorité des agences, fonds et opérateurs du secteur des transports urbains. La majorité des projets portés par le ministère sont axés sur le développement économique du pays, conformément au PND 2016-2020, par le développement de services de transports de voyageurs comme de marchandises, dans les domaines routiers, portuaires et ferroviaires. En matière de transport

²² République de Côte d'Ivoire. (2015).

urbain, le ministère porte notamment le projet de la première ligne de métro d'Abidjan, de renouvellement du parc de matériel roulant piloté par le FDTR et la délégation des services de transport publics routiers comme lagunaires. En l'absence d'Autorité Organisatrice des Transport, le ministère exerce un certain nombre de ses compétences par intérim, notamment la réglementation et la supervision des transports publics.

- Le **Ministère des Infrastructures Economiques (MIE)** s'assure de la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière d'infrastructures et de travaux publics. Il est notamment chargé des routes et ouvrages d'art, des infrastructures de transports aériens, ferroviaires, maritimes et fluviolagunaires ainsi que des infrastructures d'hydrauliques humaines, de leur conception à leur gestion et entretien. Le Ministère des Infrastructures Economiques travaille en étroite collaboration avec le Ministère des Transports pour la construction et l'entretien des infrastructures utilisées par les services de transport.
- Le **Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme (MCLAU)** définit et met en œuvre la politique nationale en matière d'urbanisme, de foncier, d'habitat, d'architecture d'assainissement et drainage et de maintenance des équipements et édifices publics. En matière d'urbanisme, le ministère élabore les règles relatives à la planification urbaine, à l'occupation du sol, à l'urbanisme opérationnel, et veille à leur application notamment par la mise en place d'outils de planification urbaine comme les schémas directeurs d'urbanisme. Il est notamment à l'initiative du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) adopté en 2016, qui comprend un important volet transport, ainsi que de Schémas Directeurs d'Urbanisme dans 30 villes secondaires ivoiriennes. Le Ministère est également chargé de la maîtrise du foncier, de la réservation d'emprise - notamment pour la réalisation d'infrastructures de transport, et de la délivrance des permis de construire.
- Le **Ministère de la Salubrité, de l'Environnement et du Développement Durable (MINSEDD)** est garant des engagements internationaux en matière d'environnement et de développement durable. Il collabore à ce titre avec les ministères compétents en matière de transport et d'urbanisme pour intégrer les objectifs de développement durable dans les politiques sectorielles (lutte contre le réchauffement climatique et la pollution, protection de l'environnement, gestion durable des ressources naturelles, promotion des technologies vertes, amélioration de la qualité de vie, etc.).
- Le **Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)** assure la mise en œuvre de la politique économique, financière et monétaire du gouvernement. Le ministère est en charge du Programme de Développement du Secteur Financier (PDESFI) qui prévoit la restructuration des institutions financières et des réformes structurelles et sectorielles pour accroître la productivité et la compétitivité de l'économie et consolider la trajectoire de croissance forte, durable et inclusive prise par la Côte d'Ivoire. Le PDESFI a conduit à l'élaboration du plan stratégique Côte d'Ivoire Emergent 2020. Par ailleurs, le Ministère collabore avec le secrétariat d'état au budget pour la gestion des établissements publics nationaux, des sociétés d'État et des sociétés à participation financière publique et plus spécifiquement dans leur liquidation.
- Le **Secrétariat d'État auprès du Premier Ministre chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat (SEPMBPE)** est maître d'œuvre de la politique budgétaire du gouvernement. À ce titre, le SEPMBPE définit la loi de Finances annuelle nationale et assure la tutelle financière des établissements publics nationaux, des sociétés d'état et des sociétés à participation financière publique en liaison avec le Ministre chargé de l'Economie et des Finances.
- Le **Ministère de l'Intérieur** est en charge de la sécurité intérieure, de l'administration du territoire et des libertés publiques. Il assure le maintien et la cohésion des institutions du pays.

Les compétences des collectivités territoriales

- Depuis 2011, les villes **d'Abidjan et Yamoussoukro** ne sont plus dirigées par une mairie centrale, mais ont été érigées en **Districts Autonomes** dont le gouverneur est nommé par le chef de l'État. Le District Autonome regroupe un certain nombre de communes et de sous-préfectures et constitue le premier niveau de territorialisation de la Côte d'Ivoire. Il a pour compétences la protection de l'environnement, la planification de l'aménagement du territoire du district, la lutte contre les effets néfastes de l'urbanisation, la promotion et la réalisation des actions de développement économique, social et culturel, la lutte contre l'insécurité et la protection et promotion des traditions et coutumes. En matière d'urbanisme, le MCLAU est souvent à l'initiative des documents de planification malgré la compétence de planification théorique du District. En matière de transport, le District est responsable de l'entretien des routes d'intérêt urbain, mais, par manque de moyens, c'est l'AGEROUTE qui s'en charge. À Abidjan, la division du transport urbain s'occupe de la fluidité de la circulation. Une autre division gère le transport lagunaire. Le District Autonome d'Abidjan s'est doté en 2013 d'une Agence d'Urbanisme : **l'Agence d'Urbanisme et de Prospective du District d'Abidjan**.
- **La commune** est l'échelon le plus local de l'administration territoriale en Côte d'Ivoire. Les communes sont dirigées par des maires, élus au suffrage universel.

Les communes sont les seules autorités compétentes dans la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière d'urbanisme et de mobilité. Toutefois, en l'absence de moyens humains et financiers internes, leurs compétences ne sont bien souvent pas exercées. Les documents de planification d'urbanisme sont élaborés à l'initiative du MCLAU avec une concertation parfois difficile avec les entités locales.

À Abidjan, les compétences relatives à la mobilité urbaine ont, pour la plupart, été transférées à l'échelle du District. En termes de transport, les communes exercent toutefois la compétence du stationnement sur voirie et assurent la délivrance des licences d'exploitation pour les taxis communaux.

Le rôle des établissements publics et agences nationales

- Créée en 2001, **l'Agence de gestion des Routes (AGEROUTE)** a pour missions principales l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les projets ayant trait au développement et à l'entretien du réseau routier ivoirien. L'AGEROUTE assure la réalisation du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) d'un montant global de 855 millions de USD, financé en majeure partie par la BAD. Ce projet prévoit la réalisation de cinq infrastructures destinées au désengorgement d'Abidjan. Ses projets de création et de réfection de voiries sont financés par l'État Ivoirien par l'intermédiaire du Fonds d'Entretien Routier (FER) ainsi que par de nombreuses banques et bailleurs internationaux. L'AGEROUTE est également en charge de la gestion de la régulation lumineuse tant en termes d'entretien et de maintenance que d'extension du réseau à l'échelle nationale.
- **L'Agence des Transports Urbains (AGETU)**, a été créée en 2000 dans le cadre de la réforme des transports terrestres (CI-PAST) pour organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des modes transports urbains dans l'agglomération abidjanaise. Elle a été dissoute en 2014 suite à des conflits institutionnels avec les communes portant sur la perception des taxes sur la délivrance des licences de transport.
- La Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) prévoyait la mise en place de **l'Agence de Régulation du Transport Intérieur (ARTI)** pour prendre le relais au niveau national de l'AGETU, en matière de régulation des transports publics. Toutefois le décret d'application n'a pas encore été promulgué du fait de différends institutionnels quant au périmètre d'exercice, aux compétences et à l'ancrage institutionnel de cette agence. En janvier 2018, suite aux discussions et recommandations formulées lors de l'atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan, la

LOTI a été modifiée pour autoriser la mise en place d'une AOTU à Abidjan. Une étude, en cours au premier semestre 2018 pour, analyse la faisabilité de cette mise en place à court terme.

- **Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD)** est une agence polyvalente chargée d'accompagner le gouvernement ivoirien dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des grands projets de développement. Le BNETD a été fondé en 1978 et exerce ses compétences dans les domaines variés que sont le bâtiment, les transports, les travaux publics, l'énergie, l'industrie, l'aménagement, l'assainissement, l'hydraulique, l'agriculture, les ressources naturelles et les technologies de l'information et de la communication. Son expertise lui a permis de s'exporter et de devenir une référence à l'international. En Côte d'Ivoire, le BNETD intervient dans la planification de nombreux projets de développement : accompagnement des collectivités territoriales dans leurs schémas et plans stratégiques, participation aux études d'impacts de nombreux projets d'infrastructures, etc. Il agira notamment comme Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la réalisation de la première ligne de métro d'Abidjan.
- Créé par décret en 2009 dans le cadre de l'organisation et de la modernisation du secteur des transports urbains à Abidjan, **le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)** a pour missions de développer le transport routier par la modernisation et la professionnalisation du secteur, faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits acquéreurs consentis par les banques et établissements financiers, mobiliser les ressources et apporter des appuis financiers à toute action concourant au développement du transport routier. Ce fonds pilote plus particulièrement l'opération de renouvellement du parc de véhicules automobiles portée par le gouvernement. En 2014, le FDTR a été érigé en EPIC afin d'accéder à de nouvelles sources de financements (bailleurs de fonds internationaux notamment). À horizon 2020, la vision stratégique d'émergence du transport routier se traduit par un objectif de renouvellement de 50'000 véhicules.
- Créé par ordonnance en 2001, **le Fonds d'Entretien Routier (FER)** a pour mission la mobilisation des ressources allouées au financement du programme national d'entretien routier. Il assure le financement des prestations relatives aux études et aux travaux d'entretien courant de la voirie en partenariat avec les maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre concernées. À ce titre, le FER travaille en étroite collaboration avec l'AGEROUTE à l'élaboration du Plan d'Entretien Routier national. Ce fonds est alimenté par des redevances prélevées sur la vente des produits pétroliers, des droits de péage sur le réseau routier, des redevances liées à l'exploitation des postes de pesage et d'appuis financiers de l'état et de partenaires extérieurs (bailleurs internationaux). Le FER a pour ambition de se constituer fonds routier et de s'affranchir de la tutelle de l'État pour étendre son champ d'action.
- **L'Office de Sécurité Routière (OSER)** met en œuvre depuis 1978 la politique de la sécurité routière en Côte d'Ivoire. Il agit pour la prévention des accidents par l'éducation, la formation et la sensibilisation des usagers de la route. L'OSER intervient notamment dans la formation et la mise à niveau des moniteurs d'auto-école, des inspecteurs du permis de conduire et des conducteurs professionnels. Il est également en charge de la mise en place et de l'entretien des radars routiers, de la répression des infractions au Code de la route avec l'aide des forces de l'ordre et de l'organisation des secours et interventions en collaboration avec le Samu et les pompiers (GSPM). Les activités de l'office se concentrent actuellement sur Abidjan, mais des agences locales sont en cours de déploiement à Bouaké, Yamoussoukro et Korhogo.
- Le PRICI a été fondé en 2012 comme **agence d'exécution du Projet de Renaissance des Infrastructures Urbaines de Côté d'Ivoire (PRICI)**. L'agence assure, sous la tutelle du Ministère des Infrastructures Economiques, la coordination des projets de développement de la Banque Mondiale dans cinq secteurs sensibles : les infrastructures routières urbaines et rurales, l'eau potable, l'assainissement urbain, l'éclairage public, et la réhabilitation d'infrastructures scolaires et sanitaires. L'agence pilote notamment la réhabilitation d'infrastructures urbaines en

partenariat avec l'AGEROUTE et le renforcement des capacités des communes pour l'entretien de la voirie.

Les opérateurs publics et privés de transport

- **La Société des Transports Abidjanais (SOTRA)**, première société de transport urbain organisée de l'Afrique de l'Ouest, est née en 1960 d'un besoin de structuration de l'offre de transport urbain. Société d'économie mixte dont le capital est détenu en majorité par l'État et par Irisbus/Iveco, la SOTRA assure l'exploitation du réseau de transports publics abidjanais routier et lagunaire. La SOTRA fait face à des difficultés financières importantes depuis les années 1990, liées aux crises économiques et financières nationales d'une part et à des défaillances dans la gestion interne à l'entreprise d'autre part.
- En 2015, la libéralisation du transport lagunaire a permis à deux nouveaux opérateurs de se constituer pour exploiter le plan lagunaire d'Abidjan, sur la base d'une convention d'exploitation de 25 ans. Il s'agit de la **Compagnie Ivoirienne de Transports Lagunaires (CITRANS)** et de la **Société de Transport lagunaire (STL)**.
- La **Société de Transport Abidjanais sur Rail (STAR)** est un consortium d'entreprises françaises attributaire de la convention pour le financement, la réalisation et l'exploitation du système de transport ferroviaire urbain de personne à Abidjan et notamment de la première ligne de métro qui devrait être mise en service en 2022.

Les acteurs de la société civile

- La **Convention de la société civile ivoirienne (CSCI)** est une coalition organisationnelle créée en 2003 au départ par la Ligue ivoirienne des droits d'homme en réponse à la crise politico-militaire. Elle s'est renforcée en 2005 pour représenter l'ensemble des citoyens ivoiriens. Elle a pour but de faire participer les forces vives aux objectifs de la Côte d'Ivoire, de réunir l'ensemble des ivoiriens autour du projet de la nation.
- Le **Haut Conseil du patronat des entreprises de transport routier de Côte d'Ivoire (HCPTR)**, créé en 2014, constitue une organisation professionnelle regroupant l'ensemble des transporteurs routiers, urbain comme interurbain, de personnes comme de marchandises sur le territoire national. Il assure d'une part la représentation des transporteurs par rapport à l'Etat, aux partenaires au développement et aux partenaires techniques et la défense de leurs intérêts. Par ailleurs, le Haut Conseil se porte garant de la communication et de l'information envers les transporteurs quant aux évolutions législatives et réglementaires du secteur.
- Les **ONG œuvrant en faveur de causes connexes de la mobilité** : ONG de défense des droits des handicapés (ONG Espoir Handicap), ONG en faveur de la sécurité routière, etc.

Les partenaires internationaux

De nombreux bailleurs internationaux sont des acteurs actifs de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire de par leurs projets :

- La **Banque Mondiale** participe depuis 1998 au financement des grandes réformes du secteur des transports (Projet d'Ajustement Sectoriel du Transport (PAST) de 1998 à 2011 d'un montant de 754 millions de USD, Projet d'Appui à la Modernisation du Secteur des Transports (PAMOSSET) 2016 à 2021 d'un montant de 45 millions de USD), ainsi qu'à des projets structurants de renouvellement d'infrastructures urbaines comme de transport à Abidjan et dans le reste du pays (Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) de 2008 à 2013 d'un montant de 144 millions de USD, suivi du Projet de Renaissance des Infrastructures (PRICI) de 2012 à 2020 d'un montant de 144 millions de USD, Projet de renforcement des infrastructures pour le développement urbain et la compétitivité des agglomérations secondaires (PIDUCAS) de 2017 à 2022 d'un montant de 128 millions de USD, Programme d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA) en cours).

- La **Banque Africaine de Développement (BAD)** soutient le Programme de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA) qui comprend la réalisation de plusieurs infrastructures structurantes pour la ville (construction du 4^{ème} pont, de deux échangeurs, aménagement d'une portion de l'autoroute Y4 et dédoublement de voies de sortie, réalisation d'un plan de circulation, de gestion du trafic et de régulation), pour un montant global de 855 millions de USD. La BAD finance également des études: plan de circulation, plan d'urbanisme de détail d'Abidjan, etc.
- Le **Millenium Challenge Corporation (MCC)** finance un important programme de transport à l'échelle d'Abidjan comprenant la réhabilitation de voiries structurantes, la réalisation d'une zone logistique de stockage des camions au port, la formation à la réhabilitation et à l'entretien des voies et le développement d'une base de données routières à Abidjan. Ce programme sera mis en œuvre sur une période de cinq ans entre 2019 et 2023 pour un montant global de 293 millions de USD.
- **L'Agence Française de Développement (AFD)** finance via le Contrat de Développement et de Désendettement (C2D) la construction et la réhabilitation d'infrastructures de transport dans l'ensemble du pays. Sur les deux périodes de mise en œuvre, 2012-2015 et 2014-2020, le montant global du contrat pour le volet transport s'est élevé à 400 millions de USD.
- **L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA)** a financé et élaboré le Schéma Directeur d'Urbanisme et de Transport d'Abidjan et finance des projets d'échangeurs dans le cadre du PTUA.
- Le **Royaume du Maroc** participe au financement du réaménagement de la baie de Cocody à Abidjan, dont le coût est estimé à 200 millions de USD
- **L'État français** a approuvé en 2017 un plan de financement de la première ligne de métro d'Abidjan pour un montant de 1,7 milliard de USD (1,4 milliard d'euros).

Idées clés et enjeux

- Une structuration institutionnelle nouvelle qui s'appuie sur le système précédent la crise politique.
- Une décentralisation peu effective
- Des structures spécialisées sur de nombreux sujets permettant d'être pointus et actifs, mais compliquant la coordination
- Un fort soutien des bailleurs internationaux

Figure 13 - Synthèse des enjeux concernant les acteurs de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire

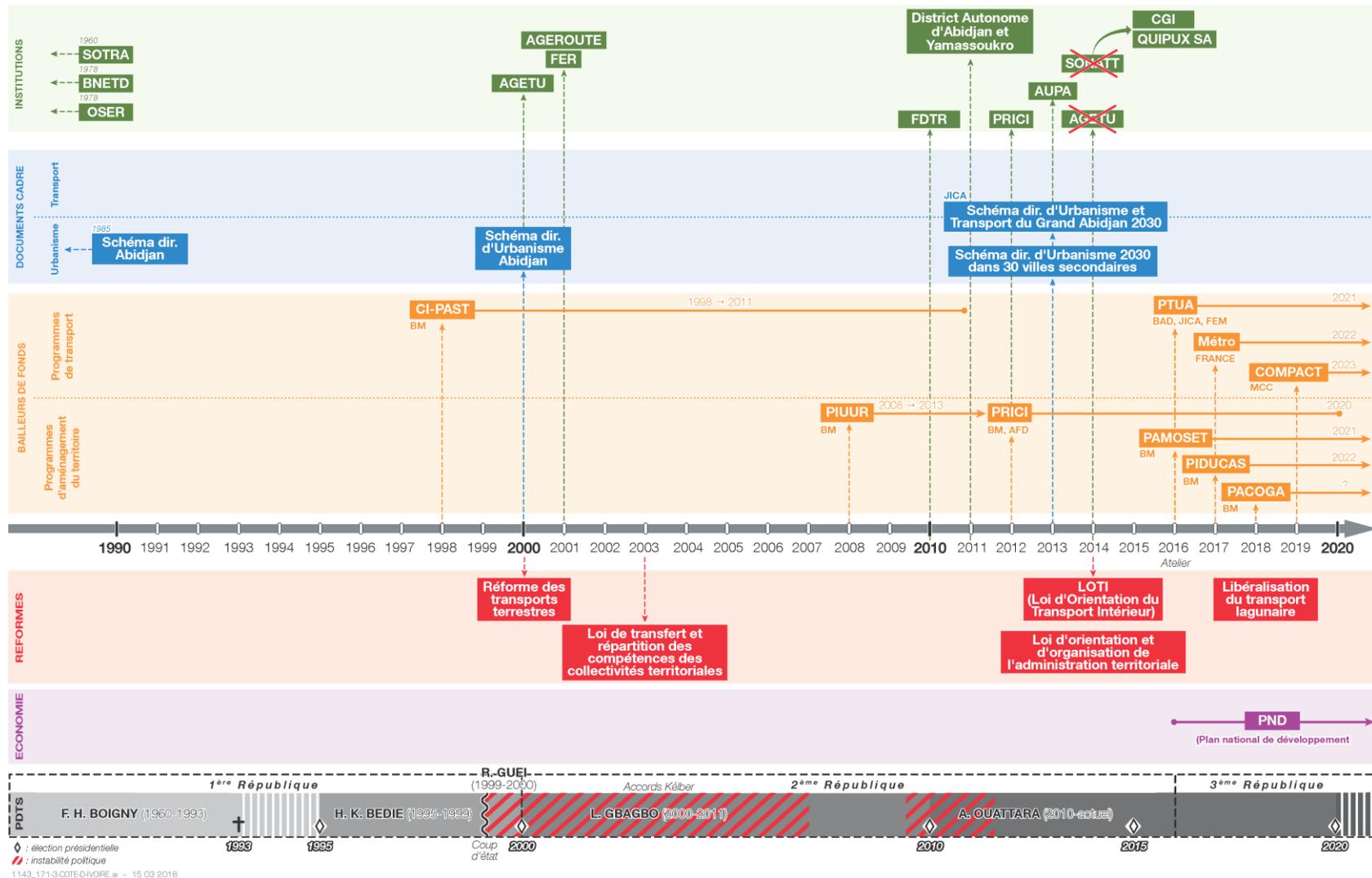


Figure 14 - Frise chronologique des transports urbains en Côte d'Ivoire

2. Enjeux de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire

2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

L'analyse de la répartition des compétences, synthétisée sous forme de matrices de la gouvernance, présentées ci-après pour Abidjan et Bouaké, complétée par les éléments fournis par l'« étude de cadrage pour la mise en place d'une Autorité organisatrice de la mobilité à Abidjan » en cours, permet d'identifier les principaux points de vulnérabilité de l'organisation institutionnelle en charge de la gestion du transport urbain :

■ **Une multiplicité d'acteurs impliqués dans la planification et le déploiement des outils de mobilité :**

■ Les matrices de gouvernance ci-après (

■ Figure 16 et

Figure 17) mettent en évidence les différents acteurs, qui interviennent sur le sujet, et parfois sur le même volet. On peut notamment souligner :

- À l'échelle de l'État, l'intervention de deux ministères principaux :
 - Le Ministère des Transports, qui intervient sur l'aspect organisationnel et fonctionnel de la mobilité, en agissant principalement sur les services de transports. Lui-même se divise en deux directions pour l'organisation de la mobilité urbaine : la DGTTC pour ce qui concerne les transports terrestres et la DGAMP pour les transports lagunaires ;
 - Le Ministère des Infrastructures Economiques, qui intervient sur l'aspect technique et opérationnel de la mobilité, en agissant principalement sur les infrastructures terrestres (les infrastructures lagunaires étant prises en charge par la DGAMP).

Il faut encore compter les agences de chaque ministère (Ageroute, FER, FDTR, OSER, etc.) ainsi que les autres ministères concernés, et notamment le Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, en charge de l'urbanisme, avec lequel des interactions sont indispensables pour une réelle vision intégrée urbanisme - mobilité.

- À l'échelle des collectivités locales, l'intervention des communes et, pour Abidjan, du District Autonome ;
- À l'échelle des opérateurs, la présence de trois opérateurs de transport lagunaire qui se partagent le marché. Ils sont supposés mutualiser leurs équipements (gares lagunaires). Toutefois, en l'absence d'une entité assurant leur coordination et l'équité de traitement entre eux, il s'avère que chaque opérateur préfère se charger de ses propres aménagements. Il en résulte des gares lagunaires découplées parfois sur un même site, auxquelles s'ajoutent encore les quais d'accostage des pinasses.

Ainsi, si on prend l'exemple de l'organisation des transports publics à Abidjan :

- Le Ministère des Transports / DGTTC est en charge de la gestion et du suivi des transports terrestres conventionnés ;
- Le Ministère des Transports / DGAMP est en charge de la gestion et du suivi des transports lagunaires conventionnés ;
- Le DAA est en charge du suivi des gbakas et taxis compteurs ;
- Les communes sont en charge du suivi des taxis communaux ;

- Le MIE est en charge de la réalisation et de l'équipement des infrastructures terrestres (aménagement de voies réservées, régulation des feux, etc.) ;
- Le Ministère des Transports / DGAMP est en charge de l'exploitation du plan d'eau lagunaire ;
- Les opérateurs de transports (SOTRA / STL / Citrans) sont en charge de la réalisation et de l'entretien des gares lagunaires utilisées par leurs services.

Cette dispersion des compétences complexifie la coordination et la cohérence, que ce soit à un niveau de gestion et d'exploitation ou à un niveau de planification et de projet. À titre d'exemple, le 4^e pont été initialement prévu pour la seule circulation générale, sans intégrer le passage du corridor BRT tel que défini dans le SDTUGA. Il en résultera soit des surinvestissements nécessaires pour la création d'un nouveau pont soit l'usage de voiries alternatives pour lesquelles les marges de manœuvre ne sont pas identifiées. De plus, les partenaires internationaux sont nombreux à porter les projets développés dans le SDUGA, mais cette multiplicité des acteurs nécessite une coordination accrue afin de s'assurer que chaque projet participe à la réalisation de la vision et des orientations stratégiques portées dans le schéma directeur.

■ **Une répartition peu claire des compétences pouvant entraîner des recouvrements et des zones d'ombre.**

En Côte d'Ivoire, la répartition des compétences relatives à la mobilité urbaine est définie dans les lois de décentralisation, mais avec certaines zones d'ombres. En effet, les dispositions concernant la répartition des compétences en matière sont réparties en différents textes législatifs (loi n°2003-208 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales ; LOTI de 2014 ; loi 80-1180 relative à l'organisation municipale ; loi 2014-452 relative au District Autonome ; loi 98-485 relative à l'organisation de la Région). Il n'est pas toujours clair de déterminer si une nouvelle loi vient compléter ou remplacer une loi précédente. En conséquence, la répartition des compétences souffre d'imprécisions.

Ainsi, comme le montrent les matrices de la gouvernance présentées ci-après :

- À l'échelle nationale :
 - La gestion de la circulation est éclatée entre plusieurs instances : la gestion et l'entretien des voies de communication relèvent de la commune, du district ou du ministère, conformément à la classification du réseau routier, mais la conception et la réalisation des infrastructures ainsi que la régulation de la circulation relèvent de l'AGEROUTE. Les compétences sont dispersées parmi les services centraux et déconcentrés, les collectivités locales et les agences nationales ;
 - La prise en compte des modes actifs n'est pas identifiée ;
- À Abidjan :
 - La gestion du stationnement sur voirie relèverait des communes, mais le Ministère des Transports semble impliqué pour ce qui concerne le stationnement en ouvrage (il a récemment lancé un appel à candidatures pour la réalisation de parkings en ouvrage sur la commune du Plateau), sans que la compétence à une échelle planification ne soit clairement attribuée ;
 - Le sujet des infrastructures (gares routières et lagunaires) pour les services de transport artisanal n'est pas clairement identifié et peu traité ;
 - Plus globalement, la gestion transversale de l'ensemble des acteurs du transport public n'est pas prise en charge ;
- Dans les villes secondaires (exemple de Bouaké) :

- La gestion des acteurs du transport public artisanal, à un niveau de politique / planification, qui revêt d'autant plus d'importances qu'il n'y a pas d'opérateur conventionné, n'est pas attribuée.

■ **L'État reste très présent malgré la décentralisation.**

Les lois de décentralisation ont réorienté un certain nombre de compétences vers les collectivités locales. Toutefois, les matrices de gouvernance mettent en évidence une présence toujours très forte de l'État sur la majorité des sujets, pouvant être attribuée à deux causes principales :

- L'absence d'entités désignées : c'est le cas notamment de la gestion des transports publics à Abidjan, où la dissolution de l'AGETU n'a pas encore donné place à la création d'une Autorité organisatrice de la mobilité ;
- L'insuffisance de moyens (tant en matière de niveau d'expertise que de capacité financière) à l'échelle locale : les moyens transférés aux collectivités locales dans le cadre de la décentralisation sont en effet largement insuffisants, ne leur permettant pas d'exercer l'ensemble des compétences transférées. Dans les villes secondaires par exemple, la puissance publique n'exerce aucun contrôle sur le transport artisanal et les opérateurs s'organisent de manière informelle au sein de leurs syndicats. Par ailleurs, des compétences qui devraient relever des autorités locales sont gérées par les services centraux des ministères ou par les agences nationales, au détriment de la vision locale des élus et services des communes. Cela peut entraîner une divergence par rapport au contexte et à la vision locale. À Bouaké par exemple, le projet de requalification de la voie A3 porté par les services centraux des ministères et agences nationales a d'abord suivi les orientations nationales au détriment de la vision privilégiée par le Schéma Directeur d'Urbanisme de la ville. Les échanges entre services centraux et représentants de la ville ont permis d'engager une réflexion pour adapter le projet, au service des orientations du SDU.

À titre d'illustration, la figure ci-après présente les dépenses annuelles en matière de transport de quatre institutions ivoiriennes (y compris investissements sur emprunts), démontrant que la quasi-totalité des investissements sont pris en charge au niveau de l'État :

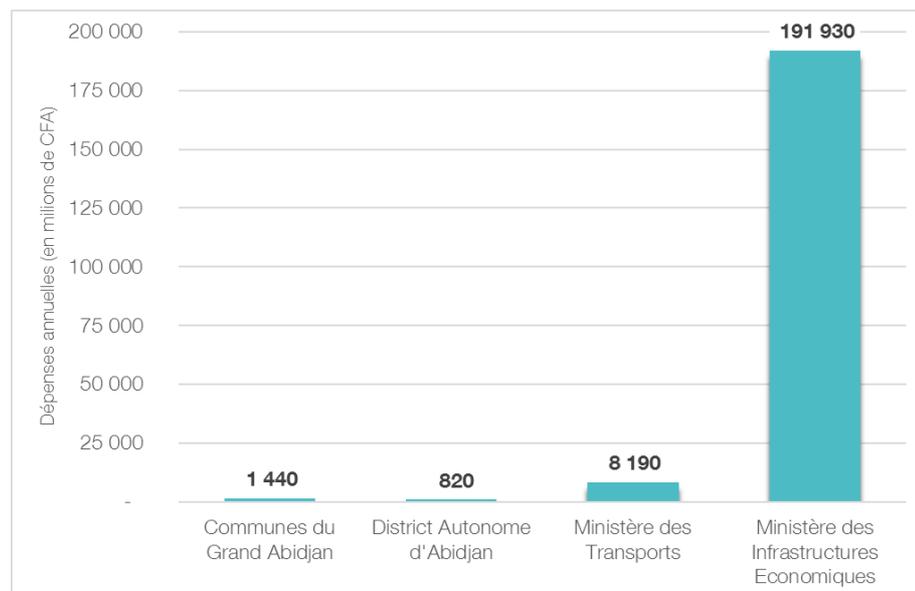


Figure 15 – Dépenses annuelles en matière de transports de quatre institutions ivoiriennes²³

²³ Données DGDDL / base 2013-2016 pour Abidjan ; et Loi de finances – Budget de l'État de Côte d'Ivoire 2017-2018 / base 2017 pour les Ministères. Valeurs issues de l'étude de cadrage pour la mise en place d'une autorité organisatrice de la mobilité à Abidjan

Secteur	Aménagement urbain	Transport public									Espace public				
		Transport collectif institutionnel			Gares lagunaires	Gares routières	Minibus (Gbakas)	Taxis		Pinasses	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
		Méto (en projet)	Bus	Bateaux				Taxis collectifs et taxis compteurs	Taxis communaux					Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	MCLAU car district autonome et commune trop faible	Ministère des Transports			Inexistant	Inexistante			Ministère des Infrastructures Economiques			Inexistant	Quasi-inexistant	
	Financement		Secrétariat d'Etat au budget	Secrétariat d'Etat au budget ou Privé		Ministère des Transports	FDTR mais insuffisant						Inexistant	Quasi-inexistant	
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	MCLAU	Ministère des Transports (DGTTTC)	Ministère des Transports (DGAMP)	Ministère des Transports (DGAMP)	Ministère des Transports	District Autonome d'Abidjan	Communes	Ministère des Transports (DGAMP)	Ministère des transports	Ministère des Transports (DGTTTC) / Police	Inexistant	Ministère des Transports		
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Commune								Ministère des Transports (DGTTTC)				Communes ?	Opérateurs
	Tarifification		Ministère des Transports + STAR	Ministère des Transports pour la SOTRA (DGAMP) ou opérateurs privés	Opérateurs (SOTRA, CITRANS, STL)	Communes ?	Opérateurs	Ministère des transports	Communes						
	Infrastructure, Equipement	District autonome ou Commune	Ministère des Transports (DGTTTC)	Ministère des Transports (DGAMP)	Opérateurs (SOTRA, CITRANS, STL)	Ministère des Transports	Inexistante	AGEROUTE sur le réseau national District Autonome et Communes pour le réseau local Concessionnaire pour l'autoroute à péage	AGEROUTE pour la signalisation lumineuse	Ministère des Transports / District Autonome / Communes ?					
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficace ?</i>	Exploitation / Maintenance		STAR	SOTRA	Exploitants (SOTRA, CITRANS, STL)	Opérateurs	Opérateurs	AGEROUTE sur le réseau national District Autonome et Communes pour le réseau local Concessionnaire pour l'autoroute à péage	AGEROUTE pour la signalisation verticale et horizontale sur le réseau national et pour les feux de signalisation Commune pour le signalisation horizontale et verticale sur le réseau local	Quasi inexistant					

Figure 16 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Abidjan

Légende :

- Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
- Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
- Non pertinent

Secteur		Aménagement Urbain	Transport public					Espace public				
			Transports collectif institutionnel	Gares routières	Transport collectif artisanal (minibus)	Taxis		Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
						voitures	moto-taxis				Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	MCLAU avec l'appui de la commune	Non pertinent	Ministère des Transports avec avis de la commune	Inexistante	Inexistante	MIE MCLAU avec l'appui de la commune dans le SDU	Compétence communale non-exercée	Compétence communale non-exercée	Quasi-inexistant	Inexistant	
	Financement	MCLAU par manque de moyens des communes					Ministère des Infrastructures Economiques pour le réseau national					
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	MCLAU		Ministère des Transports avec avis de la commune ?	Ministère des Transports	Inexistante	Ministère des Transports	Ministère des Transports / Police		Compétence communale non-exercée	Ministère des Transports	
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation	Commune			Ministère des Transports (Direction régionale)	Commune						
	Tarification				Syndicat d'opérateurs / Communes ?	Opérateurs						
	Infrastructure, Equipement	Commune			Inexistant	AGEROUTE sur réseau national Commune pour le réseau local	AGEROUTE pour la signalisation lumineuse	Quasi-inexistant			Inexistant	
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance			Opérateurs	Syndicats d'opérateurs ou opérateurs	Opérateurs	AGEROUTE pour la signalisation verticale et horizontale sur le réseau national et pour les feux de signalisation Commune pour le signalisation horizontale et verticale sur le réseau local			Compétence communale non-exercée	Quasi inexistant	

Figure 17 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Bouaké

Légende :

- Compétences non attribuées, non exercées ou conflit entre acteurs annihilant l'action
- Compétences pas suffisamment clairement définies et conflits latents entre acteurs
- Non pertinent

Deux vecteurs d'évolution majeurs sont en marche, qui doivent venir structurer la réflexion :

- **Le projet de mise en œuvre d'une autorité organisatrice de la mobilité urbaine à l'échelle du Grand Abidjan**, sujet sur lequel les réflexions se sont accélérées ces derniers temps.

En 2017, des projets de décret d'application portant constitution de l'ARTI et de l'AOMU ont été élaborés, même s'ils n'ont pas encore été finalisés. En janvier 2018, la LOTI a été adaptée pour modifier les missions de l'ARTI introduire la création de l'AOMU, dénommée AMUGA (Autorité organisatrice de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan). Par ailleurs, une étude de cadrage portant sur le sujet, portée par le Ministère des transports, est en cours de réalisation.

- **De récentes mesures fiscales et investissements de l'État pour l'amélioration et la modernisation du système de transports ainsi que des projets d'envergure**, qui démontrent que la mobilité urbaine est aujourd'hui un sujet au cœur des préoccupations du gouvernement.

La réalisation de la première ligne de métro d'Abidjan, le développement du transport lagunaire, la réalisation de lignes de BRT et BHNS, l'aménagement de la voie Y4 et du 4^e Pont ainsi que le projet de renouvellement du matériel roulant sont autant de projets qui témoignent de l'implication nationale sur les enjeux de la mobilité et du transport urbains. L'enjeu de gouvernance et de portage de ces projets est primordial. La première ligne de métro d'Abidjan va être concédée à des entreprises françaises sous maîtrise d'ouvrage déléguée du BNETD, multipliant ainsi le nombre d'opérateurs, sans qu'une autorité régulatrice ne soit pour le moment en place. Pour le BRT, le portage n'est pas encore défini, bien qu'une maîtrise d'ouvrage par l'AOTU semble privilégiée par le Ministère des Transports.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une autorité organisatrice en projet ■ Des ministères en charge des transports et de l'urbanisme avec une vision forte en faveur de l'organisation de la mobilité ■ De fortes mesures juridiques et financières récentes pour l'amélioration et la modernisation du système de transport 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des difficultés de mise en place de l'autorité organisatrice du fait de l'absence de consensus sur ses prérogatives. ■ Une coordination parfois difficile entre les différents ministères concernés par la mobilité urbaine ■ Un manque de clarté dans la définition des compétences entre les collectivités, les services décentralisés et les agences nationales et services centraux ■ Un faible poids conféré aux autorités locales, au détriment de la bonne prise en compte du contexte local : <ul style="list-style-type: none"> ● Un manque de cohérence entre projets de transports et ambition locale ● Des projets concentrés sur les réseaux structurants au détriment de la cohérence d'ensemble
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Dialogue dans le cadre du forum de la mobilité urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ■ En l'absence d'autorité organisatrice, une mise en concurrence non maîtrisée des différents modes de transport qui

- L'entrée en jeu prochaine de nouveaux acteurs (concession de la ligne 1 de métro), nécessitant la mise en œuvre de nouveaux équilibres
 - Un manque de coordination et de décision qui maintient le statu quo
- mettent en péril la viabilité financière des opérateurs conventionnés

Figure 18 - Matrice SWOT des enjeux liés au cadre institutionnel et à la gestion du transport urbain

2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

En l'absence de répartition claire des compétences et de coordination entre les entités en charge de la mobilité urbaine, il n'existe pas de budget alloué aux transports urbains. À ce jour, seuls quelques vecteurs de financement sont directement alloués au développement du secteur :

- Les usagers des transports publics contribuent directement au financement des services de transport par l'achat de titres de transport. Les recettes tarifaires des transports publics se sont toutefois amenuisées ces dernières années, les tarifs de la SOTRA étant les mêmes depuis 1994 ;
- Les automobilistes contribuent directement aux recettes du contrôle technique attribuées à la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobiles et Industriels (SICTA) ;
- Les usagers de la route contribuent indirectement à l'entretien de la voirie par l'acquittement de taxes sur les péages routiers, le pesage des véhicules et les produits pétroliers. Le montant des recettes des taxes sur le carburant est estimé à 140 M FCFA en 2017²⁴. Une partie de ces taxes est allouée à l'entretien et la réhabilitation de la voirie à l'échelle nationale via le FER qui les collecte ;
- Les compensations financières de l'État aux opérateurs conventionnés de transport public.

D'autres recettes provenant des services de transports existent, mais participent au budget général de l'État ou des collectivités sans être spécifiquement réinvesties dans le système de transport :

- Les taxes perçues auprès des opérateurs de transports publics : licences d'exploitation, taxes sur le transport urbain et patentes de transport public ;
- Les taxes perçues auprès des usagers et bénéficiaires directs : redevances de stationnement pour les communes et le district d'Abidjan, taxes sur les véhicules à moteur ou « vignette automobile » (2'310 M FCFA à l'échelle nationale en 2017²²) ainsi que l'ensemble des frais acquittés auprès du guichet unique, partie des taxes sur les produits pétroliers dont la TVA.

Dans le cadre du SDTUGA, de nombreuses pistes complémentaires de financement du secteur ont été évoquées. Le Ministère des Transports s'interroge sur la mise en place d'un dispositif de taxation des bénéficiaires indirects des services de transport : le versement transport (selon l'exemple français). Par ailleurs, l'atelier de 2016 portant sur la politique de transport urbain à Abidjan a recommandé la réalisation d'une étude de faisabilité globale sur le financement du système de transport urbain à Abidjan.

Le budget de transport urbain ivoirien est marqué par de forts déséquilibres :

- Entre investissement et exploitation : si des financements importants pour les infrastructures existent grâce à la coopération internationale, aux dons et prêts des bailleurs de fonds, les financements dédiés à l'exploitation et à l'entretien sont quant à eux insuffisants ;
- Entre les transports routiers et les autres modes de transport : la plus large part des financements internationaux est dédiée aux infrastructures routières au détriment des autres modes. Ainsi, l'état analytique des investissements du Ministère des Transports et du MIE au titre du secteur des transports en 2017 fournit la répartition suivante :
 - Investissements routiers par le MIE : 161'404 M FCFA
 - Investissements ferroviaires portant sur la construction d'infrastructures pour le train urbain d'Abidjan / MT : 4'782 M FCFA
 - Investissements routiers par le MT : 411 M FCFA

²⁴ SEPMBPE. (2017).

- Investissements pour le transport lagunaire : 173 M FCFA

Le transport lagunaire représente ainsi 0,1% des investissements 2017, malgré la menace sur la viabilité financière des entreprises et malgré le rôle qu'il doit jouer dans la mobilité abidjanaise ;

- Entre Abidjan et les autres villes du pays : à ce jour, les investissements se concentrent sur Abidjan et seuls deux programmes nationaux (PRICI et PIDUCAS) bénéficient aux villes secondaires, mais se concentrent sur les principales capitales régionales. Ainsi, au titre des investissements d'infrastructures de transport en 2017, près de 85% des dépenses ont été affectées à des projets sur le périmètre du grand Abidjan (les 2/3 des dépenses nationales portant sur la construction du pont Yopougon-Attécoubé et les travaux d'aménagement de voirie d'Abidjan). Les 15% restants étant dévolus pour majorité à des projets de liaisons interurbaines, les investissements en faveur des villes secondaires représentent donc une portion congrue du budget d'investissement d'infrastructures de transport de l'État sur l'année 2017 ;
- Au sein du Grand Abidjan, entre les collectivités : 26% des recettes au titre du transport à l'échelle du Grand-Abidjan (période 2013-2016) concernent le District Autonome, le reste va dans le budget des 19 communes, de manière très inégale. Les vignettes autos et amendes forfaitaires représentent 83% des recettes de transport collectées par les collectivités et sont complétées par les taxes sur l'exploitation des véhicules, les recettes liées aux équipements de transport (routes, gares routières, stations de taxi), l'administration de transport et communication, etc. Les dépenses sont quant à elles principalement liées à l'entretien des infrastructures de transport et à l'équipement. Sur la même période 36% des dépenses concernent le District autonome directement ;

Par ailleurs, les agences nationales et opérateurs souffrent des incertitudes sur le paiement des compensations de l'État. Pour la SOTRA par exemple, les retards de paiement successifs ainsi que l'absence de réévaluation des compensations de l'État ont contribué à accentuer le déficit budgétaire de la société. En 2009, le taux de couverture des charges par les recettes d'exploitation perçues par la SOTRA d'élevait à 67% et la subvention de 9,9 milliards de FCFA accordée par l'État n'a pas permis d'absorber le déficit occasionné²⁵.

En matière de professionnalisation des transporteurs et de renouvellement des véhicules, le gouvernement ivoirien a mis en place en 2014 un fonds, le FDTR, destiné à faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits-acquéreurs pour l'achat de nouveaux véhicules. L'objectif poursuivi est de renouveler 50'000 véhicules à l'horizon 2020. Toutefois, la modicité des ressources financières allouées à ce fonds et la méfiance des partenaires financiers en l'absence de garantie ne lui permettent pas, à ce jour, d'atteindre ses objectifs.

La figure suivante (Figure 19) présente l'ensemble des flux financiers relatifs à la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire. Elle montre d'un côté l'ensemble des prélèvements fiscaux et des recettes perçues sur les usagers des transports publics autant que des utilisateurs de voitures particulières. Cette figure présente théoriquement ces flux d'investissement et de fonctionnement en identifiant le périmètre d'un « budget de transport urbain » qui rassemble autant le budget voirie et circulation que les dépenses associées aux transports publics dans une définition large incluant le transport artisanal et les taxis. Ce « budget de transport urbain » correspond au périmètre de celui d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine aux compétences étendues.

²⁵ Konan, Y. G. (2016).

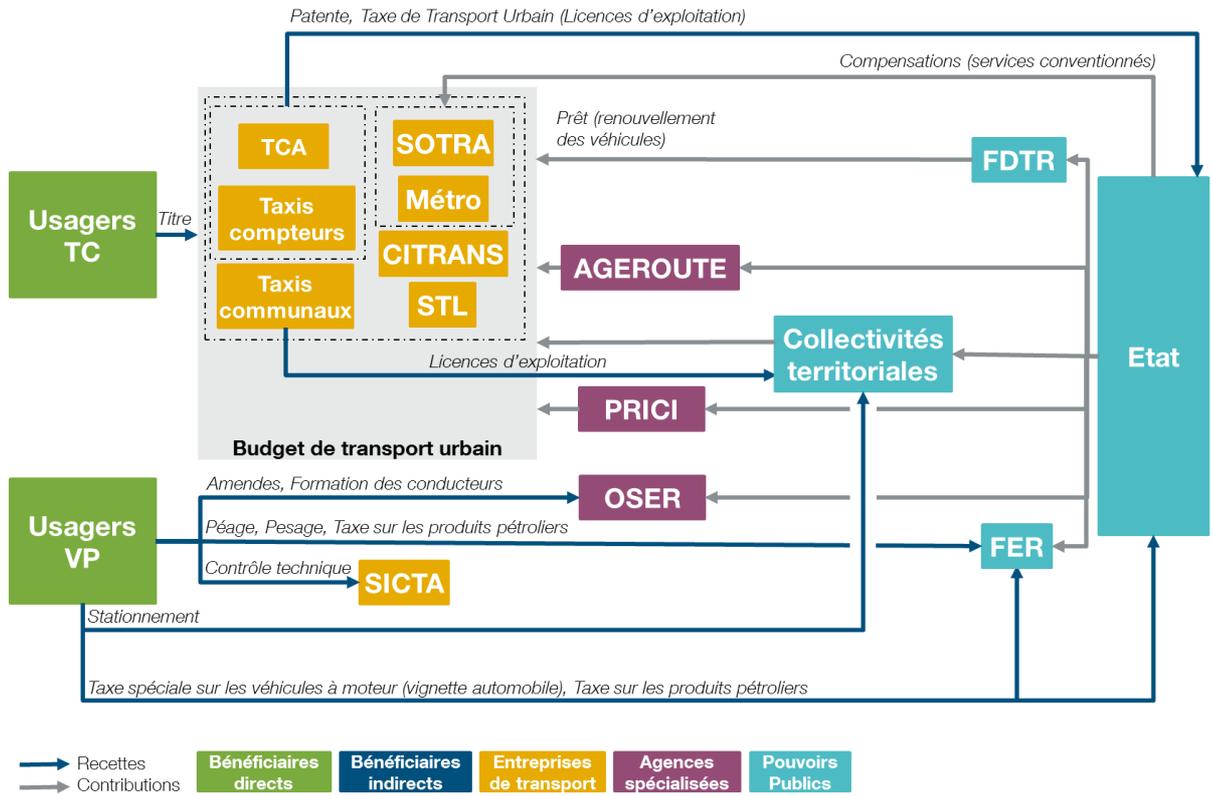


Figure 19 - Schéma des vecteurs de financement du transport urbain en Côte d'Ivoire

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ L'existence d'un fonds dédié au développement du transport routier soutenant le renouvellement du parc de véhicules (FDTR) ■ L'existence d'un fonds dédié à l'entretien de la voirie qui bénéficie de nombreuses recettes du secteur (FER) ■ Des ressources financières importantes pour l'investissement (bailleurs de fonds) ■ Une tendance à la privatisation du secteur des transports 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une insuffisance de financement pour l'entretien et l'exploitation ■ Une faible redistribution des recettes fiscales prélevées sur le système de transports urbains dédiées à l'amélioration de celui-ci ■ Une insuffisance des moyens au sein de certaines agences et opérateurs ■ Des moyens centrés sur les transports routiers, au détriment des autres modes ■ Une insuffisance de moyens des collectivités pour exercer leurs compétences et des inégalités fortes ■ Une privatisation du transport lagunaire qui doit s'accompagner de mesures pour assurer la viabilité des entreprises ■ Un manque d'optimisation de la gestion de la Sotra
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Plusieurs recettes fiscales perçues par les collectivités sur les systèmes de transport ■ Un fonds de développement des transports dont les actions bénéficiaires pourraient être diversifiées ■ Des nouveaux vecteurs de financement que le Ministère souhaite développer (versement transport, péage urbain, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une fragilité financière des agences nationales, des opérateurs privés comme des collectivités territoriales qui ne leur permettent pas d'exercer pleinement leurs missions

Figure 20 – Matrice SWOT des enjeux liés au financement dédié à la gestion du transport urbain

2.3 Participation de la société civile

La participation de la société civile dans l'organisation de la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire revêt plusieurs types d'interactions :

- **Les interactions entre les transporteurs artisanaux et les acteurs institutionnels, qui sont clairement structurées** : dans le secteur du transport artisanal, le Haut Conseil du Patronat des Transporteurs permet de fédérer l'ensemble des transporteurs et de constituer un interlocuteur unique (en remplacement des quelque 300 organisations qui existaient avant sa création en 2014) pour les échanges avec les acteurs institutionnels, avec par ailleurs une bonne représentation sur l'ensemble du territoire, avec près de 100 délégations. Il constitue en conséquence un interlocuteur entendu par les pouvoirs publics, grâce à une concertation permanente à tous les stades de décision et une prise en compte de ses avis.

Par ailleurs, une dynamique de professionnalisation a été impulsée par le FDTR et les opérateurs, jusqu'ici mono-propriétaires, sont de plus en plus nombreux à se regrouper au sein d'entreprises. Si cette dynamique est réellement engagée pour les taxis, elle reste à conforter pour les minibus ;

- **Les interactions entre les particuliers et la sphère institutionnelle, pour lesquelles des vecteurs de concertation et de participation institutionnels existent, mais sont à renforcer** :

- Des pouvoirs publics vers les usagers : Dans le cadre de projets urbains par exemple, des réunions publiques sont organisées pour organiser la concertation avec des collectifs d'habitants et d'usagers. Toutefois, cette implication reste souvent consultative et l'utilisateur n'est pas toujours placé au cœur des préoccupations des projets.

Par ailleurs, le gouvernement de Côte d'Ivoire a mis en place une plateforme de participation citoyenne (<http://www.participationcitoyenne.gouv.ci/>) qui n'est à ce jour que peu utilisée par le grand public, mais davantage par les fonctionnaires d'état comme un forum d'échange et de discussion.

Il existe également des conseils nationaux et régionaux de la jeunesse. Ces entités ne sont toutefois pas représentées à l'échelon local.

- Des usagers vers les pouvoirs publics : il faut en premier lieu noter l'existence de la Convention de la Société Civile Ivoirienne (CSCI), qui constitue un vecteur multithématique d'interaction avec les pouvoirs publics.

Il existe également des ONG intervenant sur des sujets thématiques spécifiques, comme la défense des droits des handicapés par exemple. Ces associations commencent à travailler avec les pouvoirs publics (organisation récente d'un panel avec accompagnement du MT et du DAA). Ces échanges sont toutefois encore émergents et nécessitent d'être renforcés pour une réelle prise en compte des intérêts qu'elles défendent avec la bonne temporalité dans les projets, c'est-à-dire suffisamment en amont : choix de pavés adaptés aux fauteuils roulants, mise en œuvre de feux sonores et bandes podotactiles *a minima* sur les secteurs à forts enjeux, intégration de places de stationnement réservées aux handicapés dans le cadre des programmes de stationnement, intégration d'une exigence de planchers bas dans les commandes de bus urbains, etc.

On observe par ailleurs des initiatives ponctuelles et individuelles pour améliorer les conditions de circulation (régulation spontanée aux carrefours saturés) ou améliorer le partage de l'espace public (chicanes et signalisation artisanales aux abords des écoles). Ces initiatives spontanées manquent toutefois d'encadrement afin de les organiser et de leur permettre d'être mises en œuvre dans les règles de l'art, sans danger et sans impact sur les autres usagers.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">■ L'existence du Haut Conseil du Patronat des Transporteurs regroupant les opérateurs du transport artisanal avec un interlocuteur unique■ Des procédures existantes de concertation des usagers dans le cadre des projets (réunions publiques, etc.)	<ul style="list-style-type: none">■ Une intégration nécessaire par les pouvoirs publics
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">■ Des initiatives citoyennes en faveur de la gestion de la circulation (modération, régulation)■ L'existence d'un portail national de participation citoyenne²⁶■ Le souhait d'organiser une journée sans voitures sur le Plateau (atelier de 2016)	

Figure 21 - Matrice SWOT des enjeux liés à la formation des acteurs et participation de la société civile

²⁶ <http://www.participationcitoyenne.gouv.ci>

2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

Cohérence urbanisme - transport

À Abidjan, la JICA a financé et coordonné l'élaboration du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, intégrant un important volet Transport. Ce schéma dicte à présent la stratégie de développement intégrée urbanisme-transport à l'horizon 2030 et cadre l'ensemble des projets de transport en cours et à venir au travers de 20 recommandations guidant la politique de transport de la ville ainsi que d'un plan d'actions détaillé pour la mise en œuvre de cette politique. Toutefois, si les projets font l'objet d'une mise en conformité, aucun organe n'assure aujourd'hui le suivi de la mise en œuvre du schéma, ni ne coordonne les initiatives et projets. Le Ministère des Transports a organisé en Janvier 2018 un atelier rassemblant l'ensemble des porteurs de projet pour en assurer la coordination durant les travaux, mais aucune mesure ne semble être prise pour s'assurer de la compatibilité des projets entre eux et de l'intégration de l'ensemble des modes de transport. En parallèle, les schémas d'urbanisme de détail sont en cours de réalisation. Il y a un enjeu fort à pousser leur approbation et suivre leur mise en application afin de garantir la cohérence urbanisme - transport.

Par ailleurs, le MCLAU a supervisé la réalisation de Schémas Directeurs d'Urbanisme dans une trentaine d'autres villes du pays. Dans certaines de ces villes, Bouaké notamment, la stratégie de planification et de développement de la ville a été élaborée dans une réelle démarche inclusive urbanisme - transport. Toutefois, aucune des villes secondaires ne s'est à ce jour dotée d'un schéma de transport et les documents de planification se heurtent dans leur réalisation au manque de moyens financiers comme humains.

Le manque de coordination interministérielle porte préjudice à la mise en œuvre des projets et induit d'importants coûts supplémentaires. Par exemple, dans le cas du métro, des permis de construire ont été délivrés sur l'emprise réservée du métro et devront à présent faire l'objet d'une expropriation. Dans la même veine, la réalisation de gares routières manque d'anticipation, ce qui ne permet pas de leur réserver les espaces adéquats dans les documents d'urbanisme et entraîne des occupations illégales de l'espace public.

Approche multimodale

L'enjeu aujourd'hui porte sur l'appropriation et la mise en œuvre des schémas de transport, réalisés ou à venir. La Côte d'Ivoire bénéficie d'un portefeuille de projets d'infrastructures de transports majeures, qui vont permettre à moyen terme de franchir un réel pas dans l'organisation de la mobilité, et qui fourniront l'armature essentielle des transports. Toutefois, il est nécessaire maintenant, en s'appuyant sur ces projets, de s'approprier également des sujets qui peuvent sembler moins structurants, mais participent à la mise en place d'un système de transport qui soit sûr, accessible et inclusif, durable et résilient. Cet enjeu est d'autant plus clé que certains de ces sujets sont en cours de développement et doivent donc être traités au bon niveau et dans leur pleine mesure. Les enjeux d'articulation et de cohérence portent ainsi :

- Sur les modes de déplacements :
 - Il existe en Côte d'Ivoire, comme dans la majorité des pays d'Afrique, un réel enjeu de traitement des modes actifs, à commencer par les piétons qui constituent la majorité des usagers de la mobilité, mais également le vélo, qui peut constituer un mode de déplacement peu coûteux offrant à son usager un périmètre de mobilité plus étendu que la marche à pied. Il s'agit donc de replacer le piéton au centre des mobilités et non de le cantonner dans les espaces résiduels qui ne sont pas occupés par les autres fonctionnalités, afin de rendre les cheminements plus sûrs et confortables, mais également de s'intégrer dans un système de transport plus durable et accessible à tous, y compris aux usagers les moins mobiles et les plus vulnérables. L'enjeu d'une meilleure prise en compte des modes actifs porte ainsi sur :

- La réponse aux besoins de déplacements de la majorité de la population ;
- La mise en œuvre d'une réelle multimodalité et d'une intermodalité des transports, la marche à pied étant le premier maillon de tout déplacement et le vélo pouvant permettre d'améliorer le rabattement sur les transports urbains en élargissant leur zone de desserte ;
- La participation à une réduction de la place des modes motorisés : pour les populations non captives, la marche à pied peut être un mode de déplacement compétitif sur les courtes distances à condition que les cheminements soient suffisamment sécurisés et attractifs ;
- L'équité de la mobilité : la mobilité montre des déséquilibres de genre, avec une part plus grande de la marche à pied chez les femmes. Améliorer la mobilité active permet donc de permettre à tous de se déplacer plus facilement. Par ailleurs, le traitement des cheminements doit également prendre en compte les personnes à mobilité réduite ;
- La réduction de la pollution ;
- La sécurité des déplacements : offrir des cheminements protégés (voire en parallèle empêcher les cheminements non protégés), notamment pour les itinéraires fortement empruntés, le rabattement sur les transports publics, les franchissements d'axes structurants, est une nécessité pour œuvrer en faveur d'une meilleure sécurité des usagers les plus vulnérables ;
- La maîtrise des coûts d'investissement et d'exploitation pour les pouvoirs publics, les aménagements en faveur des modes actifs étant largement moins coûteux que des aménagements à destination des modes motorisés ;
- Le sujet du stationnement semble en pleine émergence sur la commune du Plateau, avec une gestion du stationnement payant sur voirie avortée et en cours de redéfinition et des projets de développement de parkings en ouvrage qui ne sont pas encore précisément définis. Il existe donc un réel enjeu de définition d'une politique en cohérence :
 - Avec les enjeux de valorisation du métro, pour garantir la cohérence avec la mise en œuvre de parkings-relais visant à réduire le trafic en lien avec le plateau aux périodes de pointe ;
 - De circulation des modes actifs dans un objectif de réappropriation de l'espace public – aujourd'hui accaparé par l'automobile - par le piéton, sur un territoire à l'échelle des déplacements à pied, en cohérence avec les enjeux de valorisation des modes actifs précédemment évoqués.

Cet enjeu doit d'autant plus être valorisé que le stationnement est un des rares postes de la mobilité à pouvoir dégager un bilan économique positif ;

- Le sujet de la régulation lumineuse du trafic est également en pleine émergence à Abidjan, avec le projet de déploiement d'un poste central de régulation dans le cadre du PTUA. Il s'agit d'un levier important de gestion du trafic qui pourrait influencer sur l'optimisation des capacités des axes fortement sollicités, la maîtrise des flux en cohérence avec la hiérarchie du réseau, la priorisation des transports collectifs, etc. Dans le contexte actuel de congestion massive de la ville et les perspectives de développement du réseau de bus, cet outil paraît particulièrement adapté à la politique et au système de transport associés développés dans le SDUGA ;
- Sur les échelles : en parallèle des projets structurants engagés il est nécessaire de se pencher sur les réseaux secondaires, afin de garantir une articulation et une complémentarité et de traiter l'ensemble de la chaîne des déplacements :

- Sur le réseau routier : les réseaux secondaires ne doivent pas être oubliés, car un mauvais traitement va à l'encontre de la hiérarchie définie (dégradation d'une voie entraînant un report sur d'autres voies moins adaptées, saturation d'un axe ou d'un carrefour entraînant de la congestion dans un quartier résidentiel ou des reports sur des voies de desserte, etc.);
- sur les réseaux de transport public : l'articulation entre transports de masse et rabattement fait bien sûr partie d'un unique système de mobilité.

Il existe donc, on le voit, un enjeu fort de traiter le sujet de la mobilité avec une très grande transversalité, et de considérer les outils que constituent le stationnement, les plans de circulation, la régulation du trafic, etc. comme des leviers au service d'une politique globale de mobilité, qui, pour Abidjan est développée dans le SDUGA et pour les villes secondaires doit faire l'objet de documents de planification.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ L'existence de documents de planification multimodale opposables avec une vision intégrée urbanisme – transport ■ L'amorce d'actions sur la gestion du trafic et du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un manque de partage des actions de développement dans les études et la mise en œuvre ■ Un manque de maîtrise et de structuration de l'urbanisation, une absence de mixité fonctionnelle ■ Une faible prise en compte des modes doux – et a fortiori des personnes à mobilité réduite - dans le système de mobilités ■ Une mise en œuvre des schémas dans les villes secondaires qui se heurte au manque de moyens ■ Un manque d'actions sur les réseaux secondaires ■ Une absence de politique en matière de stationnement, pourtant levier essentiel des comportements et de la gestion de l'espace public
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des projets d'infrastructures structurantes (routiers et transports collectifs de masse) visant à développer la capacité des modes de transport motorisés et offrant l'occasion de structurer l'organisation multimodale ■ Des plans d'urbanisme de détail en cours de réalisation ■ Un projet de création d'AOMU qui ouvrira la possibilité d'une intégration tarifaire nécessaire pour prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement ■ Des études en cours de lancement sur les sujets de la gestion de la circulation et de la régulation, des amorces de réflexion sur le stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une hausse annoncée du taux de motorisation nécessitant une anticipation des besoins ■ Des projets routiers nombreux qui n'intègrent que rarement les enjeux de développement des autres modes de transport ■ Un développement urbain incontrôlé qui entraînera des besoins de mobilités d'autant accrus s'il n'est pas maîtrisé ■ Une absence d'entité porteuse d'une vision globale du stationnement

Figure 22 - Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale

2.5 Performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal)

À Abidjan, la SOTRA opère le réseau institutionnel de transports publics depuis 1960 avec le soutien de l'État, et son expertise est reconnue en Afrique de l'Ouest. Cependant, la société a connu une longue période de déclin au profit du développement des transports artisanaux : alors qu'elle assurait 24% des déplacements à l'échelle de la capitale en 1998, elle n'en assurait plus que 11,2% en 2013. À ce jour, la SOTRA exploite environ 600 bus sur 65 lignes alors qu'elle en exploitait 1'200 en 1987. Le déclin de l'entreprise s'explique par sa fragilité financière qui entrave la bonne exploitation du réseau et l'entretien du matériel roulant. En 2011, la société comptait 977 véhicules (944 autobus et 27 bateaux) dont seuls 347 opéraient en ligne (351 bus et 5 bateaux). La réduction du nombre de véhicules en ligne a un impact direct sur la production kilométrique de l'entreprise et le nombre de passagers transportés, réduisant les recettes alors que les coûts de fonctionnement restent sensiblement les mêmes (masse salariale quasi constante).

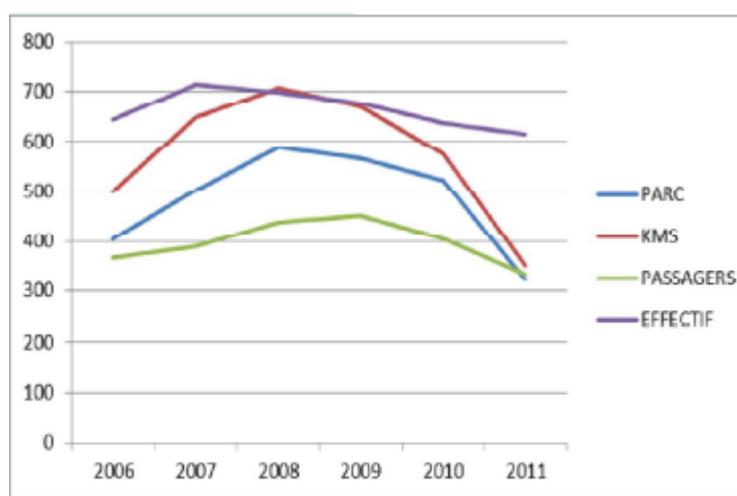


Figure 23 - Indicateurs de performances de la SOTRA de 2006 à 2011 : parc moyen en ligne, production kilométrique, nombre de passagers transportés, effectifs ²⁷

Le déficit d'exploitation du réseau ainsi que les insuffisances et retards de paiement des compensations d'exploitation fragilisent la viabilité financière de l'entreprise et n'encouragent aucunement les investissements étrangers. Les performances d'exploitation de la SOTRA sont également compromises par le manque d'aménagements dédiés : seuls 7 km de voies réservées sont aménagés sur un réseau de 1'080 km couvrant les 10 communes d'Abidjan. Les véhicules s'insèrent dans la circulation générale et souffrent également de la dégradation des voiries dans certaines zones, ce qui nuit à leur vitesse commerciale et donc à leur attractivité par rapport à d'autres modes de transport. Les bénéfices de corridors « ouverts » ou « fermés » dédiés aux transports publics sont présentés ci-après (**Encadré 2**).

²⁷SOTRA. (2011).

Encadré 2 - « Ouvrir » ou « fermer » les corridors de transport public et l'impact sur la performance des transports publics

Les services de transport public au sein des systèmes BRT peuvent être organisés de manières différentes. Dans certaines villes, les corridors de BRT – qualifiés de « fermés » – ne sont accessibles qu'à un certain type de véhicules et/ou un ou plusieurs opérateurs. Les autres exploitants ne sont pas autorisés à rentrer sur l'infrastructure dédiée. Dans un périmètre proche de celui du BRT, leurs activités se limitent alors à de l'exploitation de lignes de rabattement. Dans cette logique de système « fermé », les véhicules sont d'une grande capacité sur les tronçons principaux – appelés en anglais « trunk » – et l'infrastructure dédiée garantit une vitesse de circulation élevée.

Des services dits « express », qui s'arrêtent très peu sur leur parcours, se combinent avec des services qui chargent et déchargent à chaque station de la ligne. Certaines stations, notamment les terminus, sont prévues pour favoriser l'interconnexion avec les services de rabattement, ou *feeders*. C'est, par exemple, le cas du BRT de Bogota, de Quito ou de Curitiba ; mais aussi celui de Johannesburg et la première phase du système de la ville du Cap (voir images ci-dessous).

« Fermer » un axe répond à la volonté d'exclure certains services qui existaient auparavant, notamment les services du transport artisanal. Un moyen courant est d'utiliser des bus et des stations à plancher haut qui empêchent l'intrusion des autres véhicules.

À l'inverse d'autres villes privilégient un axe de transport public de masse « ouvert » pour des raisons de flexibilité du système et/ou d'insertion urbaine. Les axes « ouverts » permettent donc à un plus grand nombre de véhicules d'utiliser l'infrastructure exclusive. Dans ce cas, il est possible d'avoir un ou plusieurs opérateurs exploitant des lignes utilisant l'axe dédié. Dans ce cas, il n'existe pas nécessairement de distinction évidente entre services principaux et services de rabattement, même si une certaine hiérarchie peut s'établir en fonction des besoins et de la demande. « Ouvrir » un axe correspond ainsi à donner un niveau de flexibilité plus important aux services qui peuvent y circuler sur ces infrastructures, leur permettant d'entrer et de sortir en fonction de leurs itinéraires. Pour les usagers, ce type de système permet de réduire les ruptures de charge.

Le choix entre des axes de BRT « ouverts » ou « fermés », relève d'une décision à la fois technique et politique, avec une dimension économique non négligeable. Le choix doit être fait en fonction de l'analyse des besoins en termes de flexibilité des services, mais aussi de capacité à organiser l'offre de transport public. Il est néanmoins nécessaire de considérer que « fermer » un système peut créer, si la situation n'est pas prise en compte dès le départ, un blocage technologique. En effet, une fois qu'un système est « fermé », il est difficile et coûteux de le « rouvrir » (par exemple lorsqu'il s'agit d'un axe BRT dessiné pour des bus à plancher haut, lorsque les autres bus dans la ville sont à plancher bas).

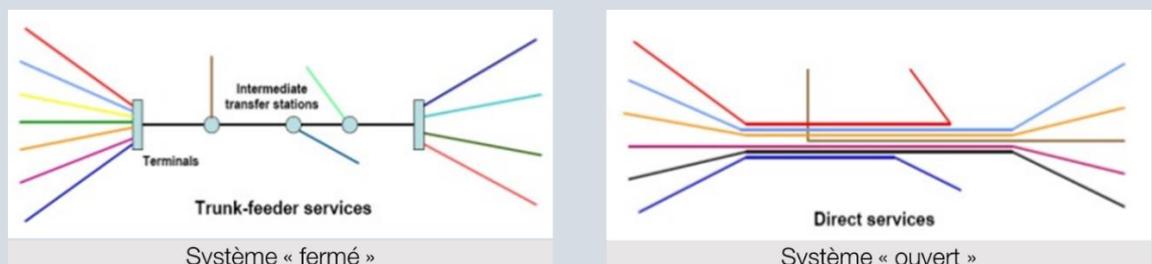


Image 1 - Système « fermé » – Système « ouvert »²⁸

²⁸ Images modifiée à partir de l'image de BRT Planning Guide (2007).



Image 2 - Station de Transmilenio à Bogota ²⁹



Image 3 - Terminus d'Ecovia à Quito ³⁰

Le transport artisanal est aujourd'hui fortement développé en Côte d'Ivoire, où il constitue la totalité de l'offre dans la plupart des villes secondaires et la majorité à Abidjan (en 2013, 84% des véhicules appartenaient au secteur non-conventionné³¹). Ce mode est aujourd'hui donc un élément incontournable du système de transport public, essentiel à la mobilité, mais qui présente toutefois de fortes externalités négatives : occupation non régulée de l'espace public par les gares routières, congestion de l'espace public liée à l'usage de véhicules de petit (taxis) ou moyen (gbakas) gabarit, pollution en raison de la vétusté des véhicules, forte dangerosité liée à l'usage des motos-taxis et à l'incivisme des conducteurs dans certaines villes secondaires, etc.

Par ailleurs, Abidjan est à l'aube d'un fort remaniement du secteur avec :

- Le projet d'acquisition de bus de la SOTRA (passage de 500 à 2'000 bus d'ici 2020), qui va nécessairement renforcer son rôle et lui permettre de reprendre sa place de leader des transports publics terrestres ;
- Le développement en cours du transport lagunaire, récemment libéralisé, qui prévoit de multiplier par trois le nombre de lignes dans les prochaines années ;
- Les projets de transport de masse (métro et BRT) qui vont entraîner une restructuration complète du réseau ;
- Le projet de création d'une autorité organisatrice qui permettra de réguler l'ensemble des transports.

Ces multiples opportunités doivent donc être saisies pour réorganiser au mieux les transports publics, en assurant tout à la fois l'intermodalité entre transport terrestre et transport lagunaire et la complémentarité entre transport institutionnel et transport artisanal. Ce sujet doit faire participer tous les acteurs, afin de permettre une réelle valorisation des compétences et du rôle de chacun en s'inspirant de l'expérience internationale, et par exemple de la mise en service du BRT à Dakar (**Encadré 3**).

Dans les villes secondaires, aucun opérateur institutionnel ni aucun organe de régulation des transports artisanaux n'existe, et le transport artisanal se développe sans maîtrise des autorités publiques. Les opérateurs s'organisent spontanément au sein de syndicats pour se répartir la desserte des quartiers et la mise en concurrence est laissée à leur appréciation. Les véhicules utilisés pour le transport de personnes sont vétustes et posent de réels problèmes de sécurité et de pollution. Le développement incontrôlé des véhicules à deux ou trois roues motorisés, pour la desserte des quartiers éloignés et des voiries non revêtues, renforce ces problèmes.

²⁹ <https://thecitypaperbogota.com/wp-content/uploads/2016/01/transmilenio.jpg>

³⁰ http://www.elcomercio.com/files/image_gallery/uploads/2016/12/05/5845da115f2fe.jpeg

³¹ L'appellation « transport non conventionné » en Côte d'Ivoire est utilisée pour le « transport artisanal ».

Encadré 3 - Le BRT à Dakar : exemple d'un projet de transport de masse en Afrique Sub-saharienne

Le projet de BRT, dont la mise en service est prévue pour 2020, reliera le centre-ville, la commune du Plateau, à la commune de Guédiawaye, au nord de l'agglomération dakaroise. D'une longueur totale de 18,3 kilomètres, ce futur système pourra transporter 300 000 passagers par jour.

Le CETUD, autorité organisatrice de transport qui a la maîtrise d'ouvrage de ce projet, souhaite grâce à ce projet de BRT donner aux transports publics un rôle central dans la mobilité de Dakar et éviter une augmentation non maîtrisée du trafic automobile.

Le BRT de Dakar devrait considérablement améliorer les conditions de déplacement de la population qui se déplace majoritairement à pied (70%) ou en transport collectif (25%). Les usagers du transport public subissent des temps de parcours très longs du fait de la congestion chronique que connaît la capitale sénégalaise. Grâce à des voies dédiées et des bus de grande capacité, le BRT va offrir des gains de temps considérables aux populations sur le corridor: un déplacement d'une durée de 95 minutes en 2015 sera deux fois plus rapide après la mise en service. Cette estimation est confortée par des analyses subséquentes³³, et montre que, pour certaines zones de Dakar, il y aurait une diminution de 15 à 21 minutes pour atteindre le Plateau.

En utilisant des données fournies par le CETUD, la Banque mondiale a analysé les améliorations, en termes d'accessibilité, qui résulteront de la mise en place du réseau de BRT. Pour l'horizon 2020, le BRT de Dakar augmentera de 52% à 59%³² l'accessibilité générale de la population aux opportunités d'emploi. Les analyses montrent aussi une amélioration de l'accessibilité aux services de santé: 60% des habitants auront la possibilité d'atteindre un centre de santé additionnel par rapport aux conditions sans BRT³³.

À côté du BRT, le projet de Train Express Régional (TER), qui devrait être opérationnel en 2019, reliera le centre de Dakar avec le nouveau pôle urbain de Diamniadio, situé à une trentaine de kilomètres. Il permettra de déplacer 150 000 passagers par jour. Pour le CETUD, l'articulation de ces infrastructures de transport de masse et le réseau de bus existant est la clef du succès. Les études préalables montre que le taux de rabattement en bus pour le BRT sera de 60%, et qu'il s'élèvera même à 90% pour le TER. L'autorité organisatrice des transports a donc prévu un vaste projet de restructuration du réseau de bus afin de favoriser cette intermodalité.

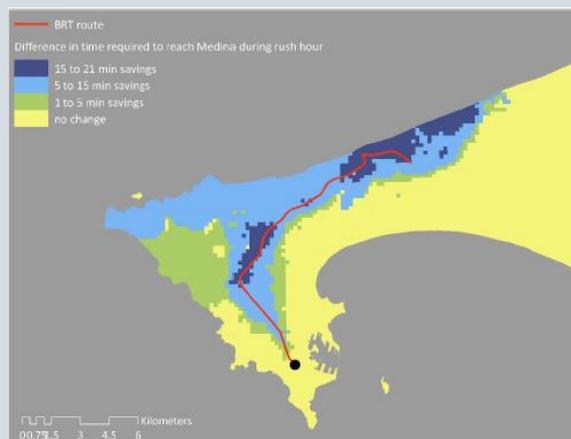


Image 1 - Gains de temps pour se déplacer au Plateau avec la mise en place du BRT³³



Image 2 - Rendu du futur axe BRT de Dakar³⁴

³² Cette accessibilité est calculée comme le pourcentage d'emplois accessibles aux habitants qui font de trajets de 1 heure ou moins.

³³ Stokenberga A. (2017).

³⁴ <https://i.ytimg.com/vi/6G0/maxresdefault.jpg>

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un opérateur historique de transport public soutenu par l'état ■ Un réseau bien développé avec des infrastructures existantes : gares routières de qualité, gares lagunaires 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un manque de coordination et de régulation de tous les modes ■ Une offre de service de transports publics longtemps en déclin faute de moyens (matériel roulant insuffisant, performances dégradées) entraînant le développement des modes artisanaux peu organisés et occupant l'espace public de manière anarchique ■ Pas d'audit récent des opérateurs
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des projets de transport de masse dans l'agglomération d'Abidjan (métro urbain, BRT) et de restructuration associée du réseau de bus ■ Un projet de création d'AOT qui ouvrira la possibilité d'une intégration tarifaire nécessaire pour prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacements ■ Un programme de développement du parc bus / bateaux bien engagé, qui permettra une amélioration notable du service offert par la SOTRA ■ Des sociétés de transport lagunaire en plein développement, avec un enjeu associé fort au sein du système de mobilités d'Abidjan 	<ul style="list-style-type: none"> ■ L'entrée en jeu prochaine de nouveaux acteurs (concession de la ligne 1 de métro), nécessitant la mise en œuvre de nouveaux équilibres ■ Des enjeux sociaux concernant la place des acteurs du TA en lien avec le renouveau de la SOTRA et l'apparition de nouveaux exploitants formels ■ Une hausse de la motorisation susceptible de dégrader les conditions de circulation et en conséquence l'efficacité des transports publics ■ Une dégradation du plan d'eau lagunaire à Abidjan en l'absence d'entretien qui pénalise la performance des services ■ Un développement non maîtrisé des motos-taxis dans certaines villes secondaires avec des externalités fortes (sécurité, pollution)

Figure 24 - Matrice SWOT des enjeux liés aux performances du transport public

2.6 Soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires

Malgré le processus de décentralisation engagé en Côte d'Ivoire, les communes ne disposent pas des moyens techniques et financiers pour assurer l'exercice des compétences transférées et notamment de la régulation des transports artisanaux, de l'aménagement et de l'entretien des voiries ou de la gestion de la circulation et du stationnement. Les activités économiques du pays restent concentrées à Abidjan au détriment du développement des autres agglomérations, et les villes de l'intérieur souffrent du manque d'infrastructures routières viables. De plus, le manque de moyen est le principal frein à la réalisation des schémas d'urbanisme existants pour un grand nombre de villes secondaires et aucune ville secondaire n'est dotée de schéma directeur des transports.

Des projets de développement concernant les villes secondaires existent (PRICI et PIDUCAS), mais sont coordonnés par les services centraux à Abidjan, au détriment de la prise en compte du contexte local. Malgré l'existence de ces projets, les investissements nationaux et internationaux se concentrent sur Abidjan.

Il est nécessaire de souligner l'enjeu d'intervenir rapidement sur l'organisation de la mobilité dans les villes secondaires. En effet, si celles-ci ne connaissent pas aujourd'hui de problématiques de congestion comme c'est le cas pour Abidjan, leur essor rapide et l'accroissement de la motorisation pourraient renverser la situation en quelques années. Il est donc indispensable d'anticiper par une planification intégrée urbanisme - mobilité raisonnée, et ce avant qu'il ne soit trop tard.

Par ailleurs, de nombreuses villes de l'intérieur font face à une croissance incontrôlée de l'usage des deux-roues et tricycles pour le transport de personnes ou de marchandises, plus particulièrement dans le Nord du Pays. L'absence de réglementation nationale encadrant la pratique ne permet pas aux mairies d'assurer leur rôle de régulation et favorise la prolifération de ce type de transport, peu sécurisé et polluant. Ces problèmes sont aggravés par le manque de coordination entre autorité municipale et syndicats - dont la relation se résume au recouvrement des taxes, le manque - voire l'absence - de formation des conducteurs ainsi que leur incivisme.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Des lois de décentralisation visant à donner plus de poids aux collectivités locales ■ L'existence d'un Schéma Directeur d'Urbanisme pour certaines villes secondaires ■ L'existence de projets de développement à l'échelle locale (PRICI et PIDUCAS) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une décentralisation non encore mise en œuvre en l'absence de moyens humains et financiers ■ La nécessité de renforcer la planification intégrée urbanisme-transport (absence de schéma directeur de transports) ■ De faibles moyens au regard d'Abidjan pour mettre en œuvre la stratégie urbaine et de mobilité ■ Des compétences techniques à développer pour engager l'encadrement du transport artisanal ■ L'absence de réglementation pour l'encadrement des motos-taxis
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une planification structurante dans le processus de développement (anticipation des problèmes) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Une concentration des activités économiques à Abidjan ■ Le développement anarchique des motos-taxis ■ L'insécurité routière et l'incivisme des conducteurs ■ Un fort essor démographique

Figure 25 - Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires

2.7 Thématiques transversales

2.7.1 Les compétences et ressources humaines

La formation des acteurs de la mobilité mérite d'être renforcée et assise: En Côte d'Ivoire, le Ministère des Transports dispose de personnel et d'experts nationaux hautement qualifiés. Toutefois, l'ensemble du personnel qualifié semble se concentrer à l'échelon national.

L'École Nationale Supérieure des Travaux Publics de Yamoussoukro (ENSTP) dispense des formations comprenant un volet Transport et Urbanisme à destination d'ingénieurs et techniciens supérieurs du bâtiment et des travaux publics, mais aucune formation dédiée aux problématiques de services de transport ou à la mobilité urbaine n'existe à ce jour, ce qui explique en partie le manque de capacité humaine à l'échelle nationale. Par ailleurs, l'École africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme de Lomé et la création récente du Master « Transport et mobilité durable dans les villes africaines » offrent une formation des jeunes appropriée, mais pourraient poser la question du développement d'une telle formation sur la Côte d'Ivoire.

En marge de la formation initiale, il serait également nécessaire de préciser les vecteurs de formation continue, aujourd'hui inexistant.

2.7.2 Environnement et qualité de vie

La problématique de l'environnement a tendance à être occultée par la problématique des contraintes à la mobilité, ne serait-ce que parce que les externalités sont différées dans le temps (la perte de temps est immédiate, mais l'effet sur la santé sera observé dans plusieurs années). Il est toutefois démontré que la pollution présente un réel enjeu de santé publique d'une part et de menace de la planète d'autre part. La Côte d'Ivoire présente ce paradoxe, comme la plupart des villes africaines, d'un taux faible de motorisation, mais de phénomènes de pollution très élevés dans les villes, en raison :

- À Abidjan : d'importants phénomènes de congestion et de véhicules vieillissants ;
- Dans les villes secondaires : de véhicules vieillissants et du développement des véhicules à deux ou trois roues motorisés.

En lien avec la forte évolution de la motorisation (+10% par an sur les dernières années), l'enjeu de maîtrise de la pollution, qui passe en premier lieu par le renouvellement du parc de véhicules, doit être mis sur le devant de la scène. Le projet de renouvellement des véhicules piloté par le FDTR depuis 2010 est une première réponse du gouvernement. Des mesures réglementaires ont également été mises en place en parallèle pour réduire l'âge des véhicules importés d'occasion et limiter les durées d'exploitation des véhicules dédiés au transport de marchandises comme de personnes. Toutefois, les objectifs ambitieux du renouvellement de 50'000 véhicules en 5 ans (horizon 2020) sont compromis par le manque de moyens financiers dédiés de la structure ainsi que par les coûts encore élevés d'importation des véhicules.

La qualité des produits pétroliers est également un levier important de maîtrise de la pollution liée au système. La Côte d'Ivoire a notamment signé un accord international pour restreindre l'importation de produits pétroliers à forts taux de soufre³⁵.

Par ailleurs, plusieurs initiatives sont portées vers l'utilisation de véhicules « propres » électriques ou au gaz. La SOTRA prévoit l'achat de bus roulant au gaz et cette démarche constitue une opportunité pour la reconversion des autres véhicules. Le développement de véhicules électriques pourrait quant

³⁵ CCAC. (2016)

à lui bénéficier du retour d'expérience sur la mise en service de bus Bolloré au sein de l'université Félix Houphouët-Boigny à Cocody depuis 2013.

L'ensemble de ces initiatives en faveur de la réduction de la pollution doivent être poursuivies et renforcées pour limiter l'impact du secteur des transports sur l'environnement. Des mesures complémentaires pourraient être mises en place en ce sens (taxation supplémentaire sur les produits pétroliers, régulation et contrôle des émissions des véhicules au contrôle technique, etc.).

2.7.3 Sécurité routière

La sécurité routière est également un enjeu très fort en Côte d'Ivoire, même si les chiffres nationaux ne l'attestent pas nécessairement. En effet, la mortalité liée aux accidents de la route n'est pas connue car seules les personnes décédées sur place ou à l'hôpital dans les jours suivants sont référencées.

Il existe une réelle vulnérabilité des piétons et des deux-roues motorisés qui constituent les principales victimes de la route. La vétusté et la surcharge des véhicules, l'état d'usure des routes et l'incivisme contribuent à l'alourdissement du bilan.

Les externalités réelles de l'insécurité routière font l'objet d'une prise de conscience croissante des autorités malgré leur manque de visibilité. L'OSER assure depuis 1978 la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière. Elle s'assure notamment de la formation et du recyclage des professionnels et contrôle le respect de la réglementation en partenariat avec les forces de l'ordre. Des unités de constat express sont mises en place et une prise en charge rapide des véhicules accidentés permet de limiter les risques de suraccident. Toutefois, un récent audit de l'OSER a mis en évidence l'insuffisance des moyens alloués à l'agence pour assurer l'ensemble de ses fonctions. La sensibilisation du grand public reste à l'initiative d'ONG et les opérations de contrôle restent ponctuelles et peu dissuasives. L'OSER devrait progressivement se renforcer à Abidjan comme dans les villes secondaires. Elle prévoit l'implantation de radars routiers permanents dont les recettes devraient permettre, outre leur caractère incitatif de maîtrise de vitesse, de financer d'autres actions en faveur de la sécurité routière. Le programme de renouvellement des véhicules, et notamment des poids lourds, devrait contribuer à la réduction de l'insécurité routière.

Dans les villes secondaires, le développement non-maîtrisé des véhicules à deux ou trois roues motorisés, pour du transport de personnes comme de marchandises, pose également des problèmes de sécurité (faible taux du port du casque ou de chasubles, vétusté des véhicules, incivisme des conducteurs, etc.) auquel les relais locaux de l'OSER devront faire face.

2.7.4 Équité sociale

Le sujet de l'équité sociale est bien sûr un sujet transversal essentiel, car les coûts afférents à la mobilité ne doivent pas constituer un frein à l'accès à l'emploi. À Abidjan, le tarif des transports publics institutionnels est très bas (200 FCFA) et fixe depuis plus de 20 ans, et les scolaires bénéficient d'une tarification sociale avantageuse sur le réseau de la SOTRA.

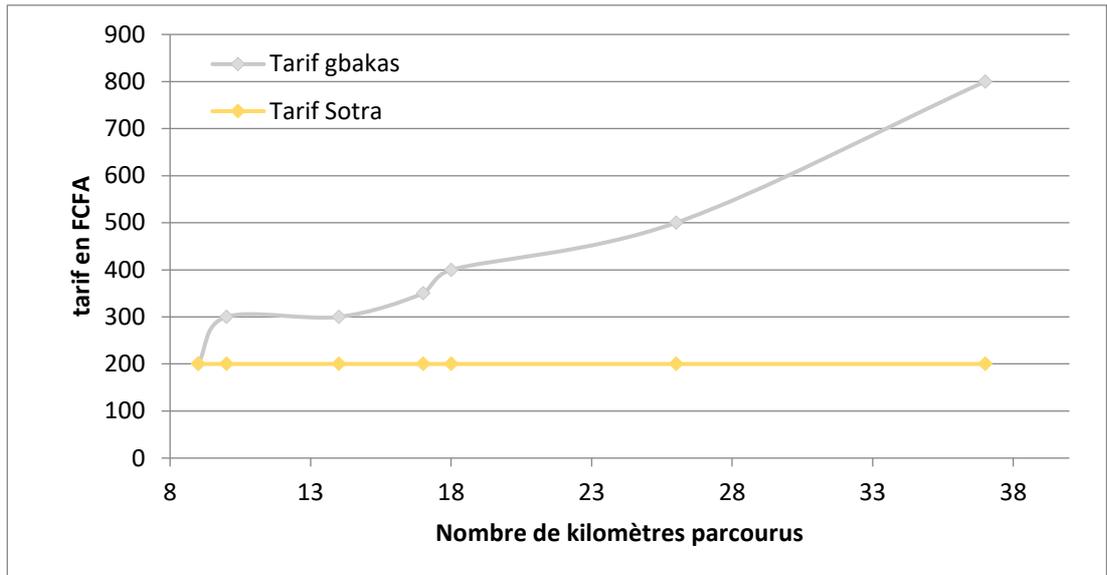


Figure 26 - Comparaison du tarif du transport artisanal et du transport institutionnel à Abidjan³⁶

Toutefois, l'offre en transports collectifs est insuffisante, induisant de fortes difficultés à se déplacer pour la majorité de la population, qui est non motorisée (temps d'attente, véhicules surchargés, etc.), et la mauvaise prise en compte des piétons est préjudiciable à la capacité des individus à se déplacer, en particulier pour les femmes, premières utilisatrices de ce mode.

Les nombreux projets de transports portés par les pouvoirs publics visent à améliorer de manière notable les services de transport publics. La restructuration des réseaux liée à ces projets structurants devra veiller à ne pas dégrader, mais à améliorer la desserte des quartiers enclavés (réorganisation des lignes, ruptures de charge).

Encadré 4 – Les enjeux de la tarification des transports urbains

La politique tarifaire en matière de transport public est, comme pour tous les autres services urbains, un enjeu politique important. Celle-ci doit en effet concilier des objectifs potentiellement contradictoires : être suffisamment élevée pour contribuer au financement de l'exploitation des réseaux de transport urbain (voire de l'investissement), ne pas être trop coûteuse pour que le transport public reste attractif, notamment pour les populations les plus pauvres qui n'ont pas nécessairement d'autres modes de déplacement à disposition pour des longues distances.

- La tarification du transport public doit être considérée en fonction du pouvoir d'achat des ménages et du coût des déplacements réalisés avec d'autres modes (voiture individuelle, taxis, mototaxis, etc.). Dans ce marché concurrentiel, l'attractivité du réseau de transport public dépendra avant tout de la qualité du service rendu (fréquence, régularité, confort, amplitude horaire, etc.) par rapport à celle des autres modes et de son prix.
- La tarification peut comporter une dimension sociale afin de favoriser l'usage du transport public par certaines catégories de population: les étudiants, les personnes âgées, etc. Dans certains pays les chômeurs ou les ménages à faible revenu sont aussi bénéficiaires de tarification basse afin d'éviter qu'ils ne soient pas mobiles.
- La tarification peut également favoriser les utilisateurs réguliers afin de les fidéliser. À travers un système d'abonnement mensuel ou annuel, le coût unitaire du voyage devient

³⁶ Enquête du Ministère des Transports Ivoiriens (2016)

dégressif. Toutefois, ce système peut pénaliser les personnes qui n'ont pas les moyens d'avancer l'argent en début de mois et qui vont continuer à payer ticket par ticket.

- La tarification peut favoriser certains types de déplacements. Un tarif kilométrique, c'est-à-dire en fonction de la distance parcourue, permet d'avoir un niveau de recette proportionnel au coût; un tarif plat, c'est-à-dire unique quel que soit la distance, va favoriser les déplacements les plus longs. Un tarif « zonal », c'est-à-dire où le prix évolue en fonction du nombre de zones traversées, va permettre un compromis entre les deux, mais peut créer des effets de seuil aux frontières des zones définies. Un système billettique peut également permettre de différencier les tarifs en fonction des heures de la journée afin de favoriser les déplacements hors heure de pointe.
- La tarification doit être évolutive. Il est essentiel de faire évoluer les tarifs au fil du temps selon une évolution au moins égale à l'inflation, afin de ne pas creuser un déficit d'exploitation. Les systèmes billettiques peuvent permettre d'avoir des recettes qui s'affranchissent des seuils créés par le papier monnaie. Dans ce sens, la billettique peut également permettre de lutter contre la fraude et garantir une transparence en termes de recettes collectées par les opérateurs.

2.7.5 Nouvelles technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) et transport

Les nouvelles technologies de l'information ne sont pas encore très répandues en Côte d'Ivoire. Elles nécessitent en effet des réseaux et des équipements de base développés, tant du côté urbain que des utilisateurs : réseau électrique robuste, réseaux internet stables, généralisation du smartphone, déploiement de la fibre optique, etc. À Abidjan, des bases de données importantes existent dans le domaine des transports : EMD récente et exhaustive, données statistiques des exploitants (SOTRA, STL et CITRANS) et agences (OSER, AGETU et SONATT auparavant). Toutefois, les bases de données sont centralisées au sein des agences et peu partagées. La capitalisation des données présente un enjeu sur plusieurs aspects :

- Centralisation des données d'accidentologie pour faciliter le travail de l'OSER d'observatoire et de ciblage des interventions de contrôle et de prévention ;
- Tenue à jour de l'état des réseaux d'infrastructures permettant d'orienter au mieux les interventions d'entretien ;
- Aide à l'exploitation des services de transport public et augmentation des performances par l'analyse des données d'exploitation ;
- Suivi en temps réel des données de pollution, etc.

Des initiatives existent pour promouvoir l'utilisation de NTIC dans le secteur des transports, capitalisées depuis 2016 au sein de l'Association Ivoirienne pour le Développement des Systèmes de Transports Intelligent (AITI ITS).

Encadré 5 - Augmenter les recettes de transport par la mise en place d'un système billettique numérique : le cas de Dakar

Afin d'améliorer la perception des recettes pour les opérateurs AFTU, plusieurs entreprises locales, ont développé des solutions de billetteries basées sur l'utilisation des technologies numériques. Un *smartphone* délivre les titres de transport, imprimés grâce à une imprimante portable Bluetooth. Les informations sur le nombre de titres vendus et les recettes perçues sont régulièrement transmises sur les serveurs des entreprises via une connexion Wi-Fi. Les opérateurs connaissent ainsi précisément le nombre de titres de transport vendus ainsi que les montants des recettes qu'ils devraient percevoir chaque jour des agents collecteurs. Selon une de ces entreprises qui a équipé 400 bus³⁷, les opérateurs ayant adopté cette solution ont vu leurs revenus augmenter de 40%, grâce au suivi précis des recettes collectées par les équipages. Les propriétaires des véhicules peuvent ainsi suivre la performance de leur flotte et de leurs employés sur une plateforme en ligne.

L'augmentation du chiffre d'affaires et du rendement des opérateurs grâce à une meilleure collecte des recettes ouvrent de nouvelles possibilités pour le réinvestissement d'une plus large part des profits de leur activité dans le système de transport public, et donc pour l'amélioration du service offert. De plus, la numérisation de ce processus crée une multitude de données qui peuvent être utilisées pour améliorer la planification, l'exploitation et la régulation des services de transport.

Encadré 6 - Tirer profit des technologies numériques pour cartographier le transport artisanal : les exemples de Digital Matatu et Accra Mobility

Les pays en développement font face à un défi commun quand il s'agit d'optimiser l'organisation de leurs systèmes de transport : ils manquent d'informations précises et spatialisées sur les réseaux

³⁷ La société Amarante a équipé environ 400 bus avec cette technologie de 2015 à 2017.

de transport existants. Sans une vision claire des réseaux en place, il est difficile pour les autorités locales d'améliorer les services de transports et pour les usagers de se déplacer dans leurs villes de manière efficace. Des approches innovantes pour répondre à ce problème ont récemment été mises en place à Nairobi au Kenya et à Accra au Ghana, en utilisant les technologies numériques.

Dans les deux villes, des enquêteurs munis de *smartphones* équipés de GPS ont été répartis sur des lignes de transport artisanal pour collecter divers types de données sur les services de transport. L'utilisation des *smartphones* a rendu la collecte de données relativement peu coûteuse et plus pratique à mettre en place que des enquêtes papier (en simplifiant la transmission et en limitant le besoin de saisie et traitement manuel des données). Ces données ont permis la réalisation des premières cartes du réseau de transport public diffusées dans ces deux villes. De plus, les bases de données standardisées GTFS décrivant les services de transport ont été compilées pour permettre à des développeurs d'exploiter ces données pour des applications internet ou *smartphone* (pour le calcul d'itinéraire par exemple).

Le projet *Digital Matatu* à Nairobi a ouvert la voie à ce type d'initiative en Afrique, en utilisant une approche *bottom-up* basée sur la consultation des usagers et des opérateurs, ainsi qu'une forte implication de partenaires académiques. À l'inverse, *Accra Mobility* a été directement implanté par la municipalité (avec l'appui de partenaires externes) pour produire des données pour aider le département des transports dans l'exercice de ces compétences en matière de planification et de régulation des services de transports. Plusieurs villes africaines sont actuellement impliquées dans différents projets similaires (*Transport for Cairo* en Égypte par exemple), et une coalition internationale d'acteurs émerge pour mutualiser les outils, les méthodes et les données sur une plateforme commune (<http://digitaltransport4africa.org>).

3. Recommandations pour transformer la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire

Les six domaines prioritaires présentés dans la partie précédente s'articulent d'une manière générale avec les différents domaines d'intervention du cadre conceptuel EASI selon le tableau présenté ci-dessous (Figure 27).

	Enable	Avoid	Shift	Improve
Cadre institutionnel	■			
Sources de financement dédiées	■			
Participation effective de la société civile	■			
Planification multimodale et le fonctionnement des centres-villes	■	■		
Performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal)	■	■	■	■
Aide du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires	■	■	■	■

Figure 27 – Les six thématiques de l'étude et le cadre conceptuel EASI

Afin d'accompagner au mieux les décideurs dans l'amélioration des conditions de mobilité et d'accessibilité dans les villes ivoiriennes, le présent rapport propose une série de recommandations qui visent à accélérer la mise en œuvre d'une politique de mobilité urbaine soutenable.

Ces recommandations qui ont été largement discutées et globalement validées au cours du Forum National de la mobilité urbaine vise à répondre à l'échelle nationale et locale aux principaux défis du secteur en Côte d'Ivoire (aperçu en Annexe 3). L'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité urbaines étant une tâche complexe, ces recommandations visent à mobiliser toutes les parties prenantes autour de ces 16 recommandations.

3.1 Recommandations pour l'efficacité de la gouvernance (*Enable*)

3.1.1 Améliorer la Gouvernance

E1 : Assurer à l'échelle métropolitaine du Grand Abidjan l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine, en créant une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine

Pour améliorer les conditions de déplacement à Abidjan, il est impératif de mettre en place une Autorité Organisatrice (AO) qui, *a minima* soit en charge du transport public.

Les compétences de cette Autorité Organisatrice de Transports (AOT) tel que mentionnée dans le compte-rendu de l'atelier des 9 et 10 mai 2016³⁸, de la planification des transports urbains, la

³⁸ Cf. communiqué final de l'atelier sur la politique du transport urbain d'Abidjan des 9 et 10 mai 2016 qui s'est tenu à l'hôtel du District Autonome d'Abidjan, sous la présidence effective de M. Amadou Gon COULIBALY, Ministre d'Etat, Secrétaire Général de la Présidence de la République.

définition des services de transports publics terrestre et lagunaire (réseaux et lignes, horaires et volume, qualité de service, coordination des services, installations communes à tous les opérateurs, tarification). Pour donner le rôle d'autorité nécessaire pour la coordination des acteurs du transport public, il est essentiel que les projets en cours contribuant à la restructuration des transports publics lui soit confiés.

Pour une plus grande efficacité dans la mise en œuvre d'une politique multimodale, cette Autorité Organisatrice (AO) pourrait se voir également confier la politique de circulation et de stationnement, en ayant une responsabilité particulière sur les voiries principales et la responsabilité de la planification, de la programmation, de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport public. Afin de devenir une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), celle-ci devra également se voir confier la planification métropolitaine des modes actifs et de la logistique urbaine.



Figure 28 – Deux Autorités Organisatrices possibles à Abidjan

La Figure ci-dessus présente ces deux schémas, AOT et AOM, qui représentent deux niveaux différents d'intégration des compétences liées à la mobilité (Figure 28). **L'intégration de ces compétences pourra se faire de manière progressive**, en fonction de la montée en puissance de l'AO³⁹.

Le périmètre d'intervention de l'AO devra intégrer *a minima* celui du District Autonome et couvrir idéalement le périmètre de transport urbain du Grand Abidjan, conformément aux préconisations du SDUGA et aux conclusions du Forum de la mobilité urbaine. En effet, l'intégration de la commune de Grand-Bassam qui, avec l'arrivée du métro, sera de fait intégrée au périmètre de transport urbain, prend tout son sens. Ce choix serait particulièrement adapté si l'AO se voyait confier la maîtrise d'ouvrage déléguée du métro.

Le Conseil d'Administration de l'AO devra intégrer des représentants du Ministère en charge des transports, du Ministère en charge du budget, du Ministère en charge de l'urbanisme, du Ministère en charge des collectivités locales, du District Autonome d'Abidjan, des collectivités locales et des

³⁹ Le terme Autorité Organisatrice (AO) sera privilégié par la suite pour parler indistinctement de AOT ou de AOM.

fédérations d'usagers, comme les échanges de l'atelier de mai 2016 et ceux du forum d'avril 2018 l'ont souligné. L'implication de représentants des usagers au sein du conseil d'administration permettra de développer une vision centrée sur l'utilisateur. Toutefois, cette instance décisionnaire n'a pas vocation à intégrer des représentants des opérateurs de transport public qui signeront un contrat avec l'Autorité Organisatrice. Un organe consultatif sera également créé regroupant les autres acteurs : représentants des collectivités locales et opérateurs de transports. La répartition des compétences sur le périmètre d'intervention de l'AO devra être claire et laisser suffisamment de responsabilités aux communes pour les enjeux locaux tout en confiant à l'AO une responsabilité supérieure pour les enjeux métropolitains. Le conseil d'administration sera le lieu de dialogue entre ces échelons.

Afin de garantir la pertinence et la viabilité du transfert de compétences vers l'AO, **les textes législatifs concernés devront être adaptés** pour garantir leur coordination et éviter des contradictions (doublement des compétences affectées à plusieurs entités, compétences non affectées, etc.).

L'AO devra être dotée des **ressources financières appropriées pour assurer sa pérennité**. Les enseignements tirés des conflits entre AGETU et collectivités territoriales devront permettre d'instaurer un schéma de financement clair, afin que chacun puisse jouer son rôle et participer à la mise en place d'un système et d'une gouvernance de la mobilité urbaine durable. Les sources de financements pourront être issues de dotations de l'État, de ressources internes du secteur (licences, agrément, etc.), plus-value foncière générée par les infrastructures de transport, etc.

Pour crédibiliser l'AO, il est nécessaire de la pourvoir en **ressources humaines suffisantes en nombre et hautement qualifiées**. Le recours à des procédures d'appel à candidatures pour le recrutement à des postes clés, notamment pour le DG et les cadres ainsi qu'une motivation financière adaptée au niveau du personnel recruté permettra de garantir un haut niveau de compétences de l'AO.

La mise en place de cette autorité devra également permettre de **collecter et de compiler les données de mobilité** en vue d'assurer un suivi adapté de l'évolution de la mobilité à l'échelle d'Abidjan. Elle travaillera en étroite collaboration avec l'ARTI (si celle-ci voit le jour) sur ce sujet et, quelles que soient ses compétences, l'une de ses principales missions consistera à assurer la coordination avec l'ensemble des acteurs compétents par la mise en place de mécanismes adéquats.

Encadré 7 – Autorités Organisatrices de Transport Urbain : exemples africains

La restructuration de l'offre de transport public a été menée à Dakar grâce à la révision d'un cadre institutionnel qui était auparavant marqué par la dispersion des compétences et des attributions entre plusieurs institutions. La création en 1997 par voie législative du **Conseil Exécutif des Transports Urbains (CETUD)** marque donc une étape importante dans la mise en place de mécanismes de planification durable, de suivi, de coordination et de financement des transports urbains au Sénégal. Le CETUD, établissement public à caractère professionnel, a pour rôle de planifier, réglementer et superviser le système de transport dans l'agglomération dakaroise. À l'aube de l'Acte 2 de la politique de décentralisation, intervenu en 1996 et marqué par l'adoption d'un nouveau code (loi 1996-06) et des transferts de compétences aux dites collectivités (loi 1996-07), le CETUD a été conçu comme un cadre de partenariat tripartite entre l'État, les Collectivités locales et le secteur privé. Il est placé directement sous l'autorité du ministère des transports terrestres et du désenclavement (MITTD).

Les attributions liées à cette loi sont précisées par le Décret 2001-557 du 19 juillet 2001 et portent sur:

- La détermination des lignes à desservir, des quotas d'autorisation de transport public correspondants et de leurs modalités techniques d'exploitation ;
- La rédaction des cahiers des charges, termes de référence et dossiers d'appel d'offres, la passation des conventions avec les transporteurs agréés et le contrôle de l'exécution des contrats;
- La proposition de politiques tarifaires aux autorités compétentes ;
- L'identification des contraintes de service public et la détermination des compensations financières éventuelles y afférentes ;
- L'élaboration des critères d'accès à la profession de transporteurs, publics de personnes ;
- Les études et actions de formation, d'information ou de promotion des transports publics urbains de la région de Dakar ;
- La coordination entre les différents modes de transports publics, notamment l'arbitrage du partage des recettes, en cas d'intégration tarifaire ;
- L'élaboration et l'appui à la réalisation de programme d'actions et d'investissements pour l'amélioration du niveau de service des infrastructures, de la circulation et de la sécurité routière;
- l'amélioration de l'état et de la qualité du parc automobile pour contribuer à la lutte contre la pollution sonore et la pollution atmosphérique générées par les transports motorisés.

Le CETUD, qui compte actuellement une quarantaine de salariés, est devenu un acteur incontournable pour tout projet ayant un lien avec la mobilité urbaine. Il a la maîtrise d'ouvrage du BRT et est impliqué dans le comité de pilotage du TER.

Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA), au Nigéria est une agence semi-autonome placée sous l'autorité du Gouverneur de l'État de Lagos, créée en janvier 2002 dans le cadre du Projet Urbain de Transport de Lagos (LUTP) avec l'appui technique et financier de la Banque Mondiale, et au terme d'un long parcours qui a commencé au début des années 1990.

Sa mission très large couvre l'ensemble du champ du transport urbain, à la fois les transports collectifs et le réseau routier :

- Planification, développement, coordination des politiques de transport à Lagos ;

- Construction et entretien des axes principaux du réseau routier et de l'aménagement des carrefours ;
- Conception et organisation des itinéraires des lignes de transport de masse (Bus Rapid Transit - BRT-, métro lourd ou léger), et coordination avec le Ministère des Transports de l'État de Lagos pour la validation des lignes de bus ;
- Collecte des taxes payées par les usagers de la route qui alimentent un fonds pour les Transports.

Pour les ouvrages dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, LAMATA contractualise de diverses façons avec les exploitants : pour le Bus Rapid Transit de Lagos, inauguré en mars 2008, l'exploitant est la Coopérative du BRT issue du puissant syndicat des transporteurs; pour la ligne rouge de métro qui devrait transporter plus d'un million de passagers par jour, un concessionnaire doit financer l'ensemble de la construction et de l'exploitation, tandis que pour la ligne bleue du métro, l'État a financé les infrastructures et le concessionnaire doit financer le matériel roulant et l'exploitation.

À Addis Abeba, depuis 2014 (Loi éthiopienne n°43 du 13/11/2014) la municipalité a attribué toutes les compétences attendues d'une autorité organisatrice de la mobilité urbaine au **Addis Ababa Road and Transport Bureau (AARTB)**. L'AARTB est un département municipal indépendant placé sous l'autorité directe du Maire de la ville et dirigé par un directeur, avec un budget annuel d'environ 8 milliards ETB actuellement (290 millions USD). L'AARTB est organisé en quatre départements distincts:

- *Addis Ababa City Roads Authority (AACRA)*, responsable de l'entretien et de la construction du réseau routier (avec un budget annuel de 6,5 milliards d'ETB actuellement, le budget le plus important de l'AARTB, mais également de la municipalité) ;
- *Addis Ababa Transport Authority (TA)*, qui organise le secteur du transport public à Addis Abeba, régule toutes les lignes et les tarifs du transport public, et construit des infrastructures pour les véhicules de fret ;
- *Traffic Management Agency (TMA)*, en charge de la réduction de la congestion et de l'émission de polluants comme de l'amélioration de la sécurité routière à Addis Abeba ;
- *Driving Vehicle and Licensing Authority (DVLA)* qui régule et enregistre tous les permis de conduire à Addis Abeba, conducteurs de fret et transport public inclus.

Sur la base des conclusions de l'« étude de cadrage pour la mise en place d'une Autorité organisatrice de la mobilité à Abidjan », le comité de pilotage (MT avec MIE, MCLAU, SEMBPE et DAA) devra clarifier les compétences, le périmètre, les ressources financières et la composition du conseil d'administration de l'Autorité Organisatrice (AO). Dans l'idéal, une loi entérinera ces décisions pour créer effectivement l'AO. Elle révisera également les textes législatifs existants pour mettre en cohérence les responsabilités des différentes institutions avec cette nouvelle entité. Les décrets d'application devront être publiés aussitôt afin de mettre en œuvre au plus vite les actions pour lesquelles l'AO est créée.

E2 : Dans les villes de l'intérieur, doter les communes des moyens juridiques, humains et financiers pour assurer à l'échelle métropolitaine l'exercice des compétences afférentes à la mobilité urbaine

Si aujourd'hui les communes sont responsables de la mobilité urbaine, le manque de moyen et de clarté dans la répartition des compétences ne permet pas l'exercice de celles-ci.

Des services dédiés à la mobilité urbaine doivent alors être créés sous la responsabilité des maires et la supervision des préfets (contrôle de conformité). Les responsabilités de ces services comprendront

notamment l'encadrement du transport artisanal (y compris mototaxis) ainsi que l'entretien et l'exploitation de la voirie locale. La commune jouera ainsi un rôle d'Autorité Organisatrice Transport. Dans le cas où le périmètre des déplacements quotidiens dépasse largement le périmètre de la commune centrale, des entités intercommunales devraient être créées pour que la mobilité urbaine soit traitée à l'échelle métropolitaine.

L'exercice des compétences relatives à la mobilité urbaine ne sera effectif qu'avec le transfert de moyens humains comme financiers afférents. Le renforcement des capacités du personnel des communes pourra se faire avec l'assistance de l'AO d'Abidjan en cas de besoin. Dans les villes ne disposant pas de services dédiés à la mobilité urbaine (y compris communes du District d'Abidjan), des personnes-ressources ou conseillers en mobilité (voir Encadré 9) pourront notamment être institués ayant un rôle transversal au sein de la commune (entre services, avec les élus et la population) et un rôle de point focal pour les échanges avec les ministères.

À court terme, l'augmentation des ressources financières des collectivités doit permettre la création de services administratifs dédiés au transport et la définition de leur budget de fonctionnement pour que ces services prennent en main les compétences déjà transférées dans les textes puis montent progressivement en compétences. La formation des agents devrait être un point crucial pour permettre de définir des procédures semblables qui puissent permettre notamment la construction de bases de données statistiques harmonisées à l'échelle locale. Cette réforme devra être portée par le SEPMBPE en partenariat avec la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local du Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Transports, le Ministère des Infrastructures Economiques, et les représentants des collectivités territoriales.

3.1.2 Disposer de financements pérennes

E3 : Garantir un financement pérenne pour l'investissement et le fonctionnement des actions menées pour l'amélioration de la politique de mobilité urbaine, à partir d'une communication claire vis-à-vis des bénéficiaires directs et indirects

La décision de création d'un mécanisme de financement dédié à la mobilité urbaine s'avère nécessairement très politique. Afin de mettre en place la fiscalité la plus appropriée, toutes les options possibles doivent être étudiées, depuis la réaffectation de budgets existants, en passant par l'optimisation de la recette fiscale et la création de nouvelles sources de financement. Selon les principes souvent évoqués par les experts internationaux, l'enjeu est de voir à quel point « le transport peut financer le transport ». Les pistes de réflexion ci-dessous doivent pouvoir être analysées en fonction de la recette qu'elles représentent par rapport aux besoins. Elles peuvent être combinées afin d'élargir l'assiette fiscale, ainsi que les avantages associés et mises en œuvre progressivement pour faciliter leur acceptation :

■ **Optimiser des ressources existantes :**

- **La révision des tarifs des transports urbains**, bloqués depuis de nombreuses années devra nécessairement être envisagée, notamment dans le cadre de réflexions portant sur l'intégration tarifaire entre les différents opérateurs et les différents modes. Une révision pourrait offrir des marges de financement substantielles, mais devra toutefois être étudiée en considérant le pouvoir d'achat des ménages. En effet, la mobilité doit être accessible à tous et se présenter comme un service public. Son coût ne doit par conséquent pas être prohibitif. Par ailleurs, les privilèges accordés actuellement aux fonctionnaires méritent d'être reconsidérés, dans le but d'une meilleure équité et d'une revalorisation des recettes. Ces sujets très sensibles ne pourront être engagés sans la réalisation d'une étude spécifique ;
- **L'assainissement du secteur**. Le nombre de transporteurs illégaux semble, selon les estimations, globalement équivalent aux transporteurs légaux. La nécessité d'assainir le

secteur du transport non conventionné est donc avérée, et permettra d'élargir l'assiette des contributeurs⁴⁰. Les moyens à mettre en œuvre sont en revanche à définir, les opérations de contrôle ayant démontré leurs limites ;

■ **Flécher certaines ressources directement vers les budgets alloués à la mobilité :**

- **Les recettes fiscales payées par les opérateurs de transport de personnes.** La part des recettes issues du transport allouée à la fiscalité locale est faible et n'est pas fléchée vers le financement de la mobilité. Une réaffectation des recettes issues du transport au même titre que la mobilisation de nouveaux leviers de financement est donc nécessaire, selon le principe décrit sur la Figure 29 - Leviers de financement actuels et futurs des transports urbains ;
- **La tarification du stationnement sur voirie** ainsi que les recettes associées aux contraventions pourraient également alimenter le budget transport urbain des autorités organisatrices de mobilité (dans le Grand Abidjan, comme dans les autres communes) ;

■ **Mobiliser de nouvelles sources de financement :** d'autres ressources fiscales peuvent également être créées pour répondre au besoin de financement de la mobilité urbaine, en s'inspirant d'exemples internationaux. Voici quelques propositions qui peuvent avoir un fort niveau d'impact :

- **Des taxes payées par les automobilistes.** Ces taxes ont l'avantage de pénaliser les modes de transport individuel motorisés tout en favorisant les modes actifs et collectifs. Une taxe sur le carburant pourrait financer directement un Fonds destiné à la mobilité urbaine. Une taxe annuelle sur la propriété d'un véhicules (vignette), pourrait également mobiliser des fonds pour la mobilité urbaine⁴¹. Les personnes les moins aisées sont les moins touchées par de telles mesures; en revanche, les opérateurs professionnels de transport sont directement affectés. Des mesures compensatoires devraient ainsi être prévues ;
- **Une contribution des bénéficiaires indirects.** En Côte d'Ivoire, les bénéficiaires indirects (employeurs, propriétaires fonciers ou de biens immobiliers, etc.) ne participent pas au financement de ce service qui leur profite. Les employeurs (publics et privés) pourraient:
 - Participer par le versement d'une taxe à l'amélioration des conditions de mobilité dans les agglomérations à l'image d'exemples tirés de l'expérience internationale (**Encadré 8**) ;
 - Verser une indemnité à leurs employés qui utilisent les transports publics. La mise en place d'une telle mesure faciliterait une réforme tarifaire de grande ampleur qui permettrait de replacer les avantages acquis des fonctionnaires dans un cadre plus général, et d'augmenter les recettes des opérateurs de transport public (la SOTRA notamment). Il serait par contre particulièrement important d'analyser l'impact d'une telle mesure sur les personnes qui n'ont pas d'emploi formel.

La valorisation foncière des terrains situés aux abords des lignes (hausse des recettes de l'impôt foncier urbain et/ou commercialisation de terrains) est une piste qui pourrait également être explorée. Elle sous-tend toutefois la capacité par l'administration de mettre en place un mécanisme fiscal sophistiqué.

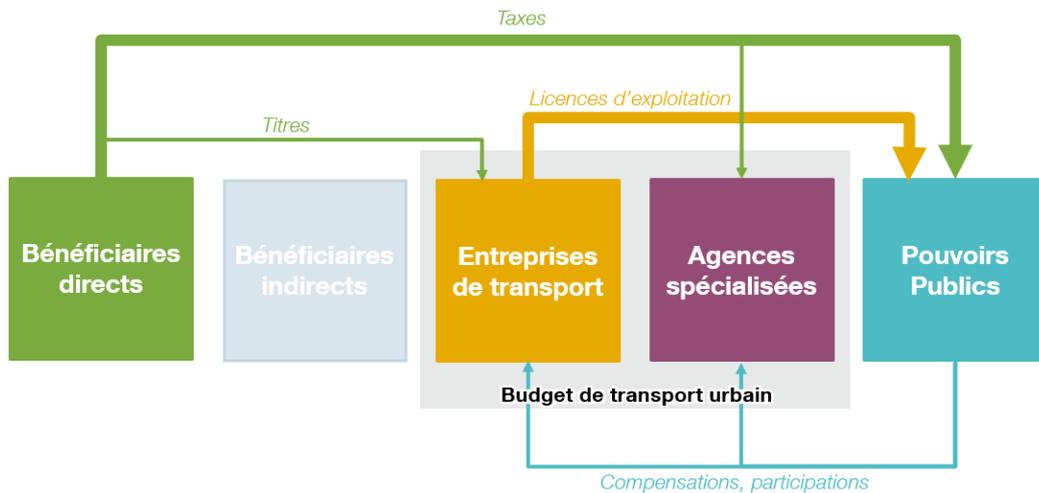
La Figure 29 montre également comment les flux financiers pourraient évoluer entre les différents acteurs concernés par les politiques de mobilité urbaine dans un objectif d'optimisation des mécanismes financiers et toujours dans la logique « le transport finance le transport ». Outre

⁴⁰ Cette solution a été largement plébiscitée par les participants à l'atelier du Forum.

⁴¹ Avec 675 000 véhicules en circulation si l'on imagine une taxe de 30 000 FCFA, le rendement serait de l'ordre d'un tel mécanisme serait de l'ordre de 20 Milliards de FCFA par an, et étant donné la croissance du parc automobile (+10% par an), le revenu d'une telle taxe serait évidemment dynamique.

l'implication des bénéficiaires indirects dans le financement de la mobilité urbaine, on voit qu'une des orientations proposées est de voir l'Etat confier aux Agences spécialisées (Autorités Organisatrices), les recettes destinées à accroître le budget de transport urbain. Ce circuit financier plus court permet d'avoir un modèle de financement plus clair qui permet aux AO d'avoir une visibilité à moyen-terme des ressources dont elles disposent.

Actuel



Futur

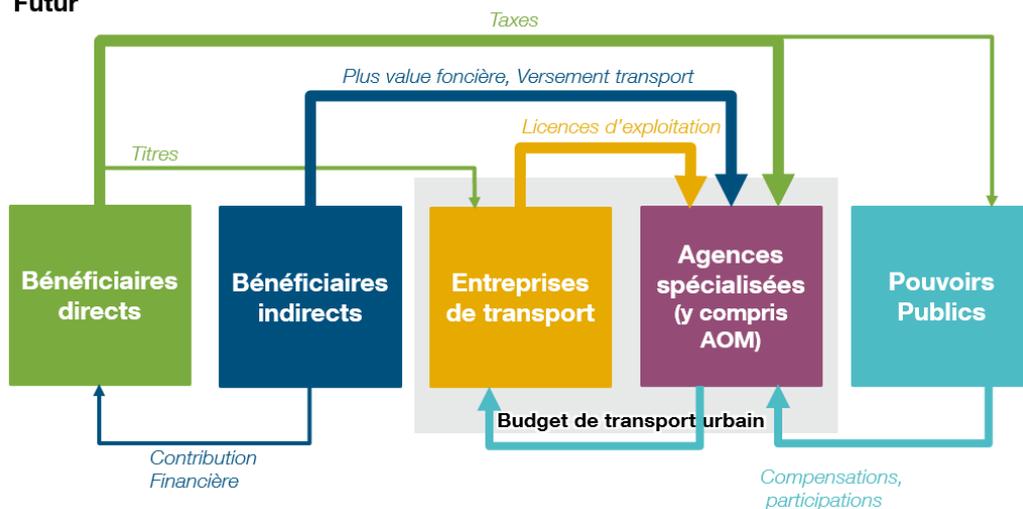


Figure 29 - Leviers de financement actuels et futurs des transports urbains

Encadré 8 – Financement des transports urbains : exemples internationaux

Un fonds dédié au transport à Addis Abeba - Transport Fund Office (TFO) - a été créé le 6 décembre 2017, par l'AARTB. Il est alimenté des taxes payées par les usagers de la route, l'ensemble des amendes prélevées sur le système de transport, et des recettes publicitaires sur les arrêts de bus, représentant un budget annuel de 1,2 à 1,6 milliard d'ETB (entre 43,5 et 58 millions de dollars environ). Le budget du TFO est entièrement dédié au secteur de la mobilité urbaine.

Le **Versement Transport en France** est un impôt prélevé auprès des employeurs de plus de onze salariés, publics et privés, présents sur le territoire régi par une Autorité Organisatrice de Mobilité. Il représente un pourcentage de la masse salariale dont la fixation est laissée à l'appréciation des AOT, les taux plafonds étant fixés par la loi :

- Pour la région Île-de-France, les taux plafonds sont de 2,95 % à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine (où se situe notamment le quartier d'affaires de la Défense) ; 2,33% ou 1,6 % dans les autres territoires de la région en fonction de leur richesse;
- Dans les autres régions de France : le taux plafond est de 2 % pour les villes de plus de 100 000 habitants ayant *a minima* un métro, tramway ou bus à haut niveau de service en fonctionnement ou en projet ; il est de 1,1 % ou 0,80 % pour les autres en fonction de leur population (plus ou moins 100 000 habitants).

Le produit du VT représentait environ 7,1 Mds € en 2013 répartis à peu près à égalité entre l'Île-de-France et les autres agglomérations. Le Versement Transport étant basé sur une assiette fiscale dynamique (la masse salariale), les ressources financières connaissent une augmentation constante qui permet de financer l'investissement et une partie du fonctionnement des réseaux de transport urbain.

En Île-de-France où le VT représente 38 % des ressources du Syndicat des Transports d'Île-de-France, le rendement du VT est supérieur à 300 € par habitant et par an. Hors Île-de-France, dans les douze plus grandes agglomérations, le produit du VT compte à hauteur de 45 % du budget transport et représente en moyenne plus de 200 € par habitant et par an. On estime que les administrations contribuent à hauteur d'un tiers au montant total du produit du versement transport.

Depuis 2005, **des ressources budgétaires sont accordées par le gouvernement indien** pour encourager les villes à développer des projets innovants afin d'améliorer les infrastructures, les services et la qualité de vie dans les espaces urbains, avec une attention toute particulière portée sur les mobilités pour pallier l'augmentation de la propriété automobile. Les deux programmes les plus ambitieux lancés par le gouvernement central depuis 2005 sont le *Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission* (JNNURM) et la *Smart City Mission*.

La JNNURM a été lancée en 2005 sur une durée de 9 ans avec un budget total de 42'900 crore INR (6,1 milliards d'euros environ). Dans le secteur des transports publics, il encouragé les réformes et la réalisation de plans de développement dans 63 villes de tailles différentes. L'aide centrale contribuait à hauteur de 35% du coût du projet dans les villes de plus de 4 millions d'habitants, et davantage dans les villes de plus petite taille. Les financements ont été attribués sur la base d'un *City Development Plan* (CDP) et d'un *Detailed Project Report* (DPR) préparé par les *Urban Local Bodies* (ULBs). Les actions ont principalement porté sur le renouvellement de la flotte de bus dans les villes ciblées, avec environ 16'000 autobus à plancher bas et à mi-hauteur, dont la moitié équipés d'air conditionné, ainsi que le renouvellement des abris bus et la mise en place de Systèmes de Transport Intelligents (ITS).

Toutefois, la plus grande lacune de la JNNURM a été le manque de contrôle dans la gestion financière. Elle devrait être résolue dans le programme suivant, *Smart City Mission*, qui introduit un système compétitif intéressant, invitant les villes à proposer des plans complets, crédibles et réalisables centrés sur les citoyens et usagers. Dans ce programme, chaque État présélectionne un certain nombre de villes candidates ayant soumis une proposition de *Smart City*. Une fois sélectionnés, les plans seront implémentés et pilotés par une instance dédiée, *Special Purpose Vehicles* (SPV), mise en place par la municipalité, avec un contrôle de l'utilisation des fonds. Cent villes seront sélectionnées entre 2016 et 2021 et recevront une assistance centrale de 100 crore INR (14 millions d'euros) par année pendant 5 ans, correspondant à 50% du coût du projet pour les villes de moins de 1 million d'habitants, et 30% pour celles de plus de 1 million d'habitants. En complément, des investissements privés sont mobilisés par les états et les ULBs au travers de PPP. Dans le cadre du *Smart City Mission*, la majorité des villes intègrent dans leurs plans des projets de transport et des stratégies de mobilités.

Alors que le programme JNNURM était essentiellement basé sur une approche par projet, la *Smart City Mission* a adopté une approche intégrée de développement urbain qui permet à chaque ville de choisir entre différentes options : réaménagement, redéveloppement, ou développement de zones non urbanisées.

Selon la recommandation de l'atelier de 2016, il s'agira à court terme d'engager une étude de faisabilité globale sur le financement du système de transports urbains à Abidjan sous pilotage du SEPMBPE avec l'ensemble des institutions concernées (DGDDL, MT, MIE, et collectivités territoriales). Celle-ci devra notamment intégrer:

- ***Un audit financier de la SOTRA ;***
- ***Une expertise financière des services de transports privés, conventionnés (STL, Citrans) ou non (transport artisanal) ;***
- ***Une étude des marges et perspectives de modification de la tarification des transports urbains;***
- ***Une étude de sensibilité en lien avec le rééquilibrage des opérateurs à venir (renforcement du rôle de la SOTRA, professionnalisation du transport artisanal) et la mise en service du métro ;***
- ***Une étude sur le potentiel offert par des ressources fiscales complémentaires et leur acceptabilité.***

En parallèle, il s'agira d'engager le dialogue et la négociation avec les potentiels contribuables (transporteurs, CGECI et autres employeurs, etc. sur leurs contributions au financement de la mobilité urbaine. Le rôle de la communication à cet égard sera primordial. Il s'agira de démontrer les avantages pour les employeurs et les entreprises notamment d'un système de transport efficace en matière de retombées économiques (fluidité de la circulation pour les personnes et les marchandises, amélioration de la ponctualité des employés, etc.).

3.1.3 Formation des acteurs

E4 : Développer les capacités existantes en créant des cursus de formation dédiés à la mobilité urbaine et en organisant des sessions de formation continue

Les **formations initiales** en matière d'urbanisme et de mobilité sont peu nombreuses en Afrique de l'Ouest, à l'exception du Master Transport dispensé par l'École Africaine des Métiers de l'Architecture de l'Urbanisme (EAMAU). Afin de former des ressources humaines compétentes, il conviendrait d'intégrer au sein des universités nationales des cursus dédiés à ces domaines et de renforcer les cursus existants, en complémentarité avec les formations existantes.

Dans le cadre du MCC, les cursus de formation initiale et continue sur le transport et l'urbanisme proposés par l'ENSTP pourraient être renforcés pour former des cadres compétents en mobilité, au-delà des compétences relatives à la conception d'infrastructures de transport. La **formation continue** dispensée pourrait ainsi profiter au personnel des ministères et agences sous tutelle du secteur, vers une meilleure compréhension mutuelle et coordination entre les entités.

Par ailleurs, des personnes référentes au sein des communes pourraient bénéficier de formations de quelques jours sur la mobilité, afin de jouer leur rôle de coordination et de consultation. Les exemples internationaux sont nombreux sur le sujet et la mise en place de telles formations pourrait se faire en s'appuyant sur les universités existantes (voir **Encadré 9**).

Encadré 9 – « Conseillers en mobilité » – en Belgique, un projet de renforcement des capacités institutionnelles dans les domaines de la planification et de la gestion de la mobilité urbaine

À la fin des années 1990, après une hausse sensible du taux de motorisation, la plupart des villes belges ont connu un accroissement de la congestion, une détérioration de l'offre de transports

publics et une dégradation de l'environnement urbain. Les autorités régionales et municipales avaient du mal à faire face à ces problèmes faute de compétences nécessaires à tous les niveaux de l'administration.

La Wallonie, l'une des trois régions qui composent le Royaume de Belgique, a été la première à mettre en place en 1998 un programme de formation de conseillers en mobilité dans les administrations publiques. La formation de base porte sur les principaux domaines techniques liés à la planification et à la gestion de la mobilité. Dans les administrations publiques, le rôle du conseiller consiste à servir de relai entre les différents intervenants (hommes politiques, services techniques, groupes d'intérêts, usagers, opérateurs, etc.). Ce programme fait partie de la « Charte de mobilité », dans laquelle toutes les parties prenantes s'engagent à réaliser un plan directeur communal ou intercommunal pour les transports publics et les transports non motorisés, axé sur l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement. Parmi les conditions à remplir pour que la région finance les projets communaux de mobilité (investissements dans les routes ou les réseaux de transport public), il faut non seulement qu'un plan de mobilité ait été adopté, mais aussi former et nommer au moins un conseiller en mobilité dans l'administration locale.

Depuis 1998, plus de 1 000 conseillers en mobilité ont été formés et nommés en Wallonie, auxquels s'ajoutent 300 conseillers dans la région de Bruxelles-Capitale. Ce réseau forme une communauté de pratiques. Il est renforcé par des publications périodiques, des formations approfondies, des ateliers, un colloque annuel et des visites techniques régulières.

Les Ministères en charge des transports et de l'éducation supérieure pourront porter la mise en place de ces formations initiales comme continues en s'appuyant sur les partenaires universitaires nationaux et les partenaires financiers internationaux. Dans un premier temps, il s'agira de recenser les cursus de formation existants à l'échelle nationale comme de la sous-région, et d'identifier les besoins pour préciser les partenariats, le type de cursus et le contenu de la formation. Cette mesure est un levier essentiel pour assurer une montée en compétences du personnel de l'AO comme des services municipaux et la mise en œuvre progressive des recommandations E1 et E2.

3.1.4 Participation de la société civile

E5 : Renforcer la participation de la société civile en incitant les interlocuteurs à se fédérer et en mettant en œuvre des instances participatives locales

Bien que des procédures de concertation existent en Côte d'Ivoire, la participation de la société civile dans les projets n'est que peu effective. Il conviendrait d'identifier les parties prenantes, de les inciter à se regrouper pour fédérer les initiatives et leur donner plus de poids, à l'image de ce qui a été réalisé par la création du Haut Conseil du Patronat des Transports Routiers. Par la suite, il sera nécessaire d'intégrer les interlocuteurs concernés plus en amont dans les processus décisionnels. À titre d'exemple, Le gouvernement de Côte d'Ivoire a mis en place une plateforme de participation citoyenne (<http://www.participationcitoyenne.gouv.ci/>) qui n'est à ce jour que peu utilisée par le grand public, mais davantage par les fonctionnaires d'état comme un forum d'échange et de discussion. Cet outil pourrait être utilisé comme un vecteur de communication et de concertation autour des grands projets pour informer et sensibiliser d'une part, mais également pour recueillir les avis et les doléances des usagers, notamment pour centraliser les procédures participatives instituées lors de la mise en œuvre de projets.

Dans l'ensemble des villes ivoiriennes, les initiatives en matière de gestion de la circulation sont nombreuses : aménagements de modération et signalisation routière informels, participation spontanée à la gestion du trafic. Ces initiatives sont symptomatiques de problèmes ponctuels pour lesquels un aménagement peu coûteux permettrait d'améliorer considérablement la mobilité à une échelle très locale. Des instances d'échanges formelles et régulières entre les citoyens locaux

(associations de quartiers, associations d'usagers, conseils de jeunes, etc.) et les décideurs locaux permettraient d'une part d'identifier les problèmes, et d'autre part d'encadrer les initiatives par de la pédagogie et de la sensibilisation, afin de permettre leur mise en œuvre avec de bonnes pratiques. Ces instances pourraient représenter une déclinaison locale de ce qui existe déjà à l'échelle nationale ou régionale, pour ce qui concerne les Conseils de Jeunes par exemple.

Encadré 10 - Kenya Alliance of Resident Association (KARA) : un engagement constructif de la société civile dans le secteur des transports

Fondée en 1999, *Kenya Alliance of Resident Association (KARA)* est un organisme central représentant l'ensemble des résidents, et défendant l'amélioration et l'accélération de l'accès aux services publics. Son rôle s'est accru dans le secteur des transports, en lien avec les préoccupations croissantes des résidents autour des phénomènes de congestion et d'insécurité routière.

KARA est un organisme associatif auquel adhèrent des individuels comme des associations de résidents. L'association est également sponsorisée par des entreprises, lui procurant une base solide au sein de la société civile qu'elle représente. Bien que Kara représente principalement des quartiers de classes moyennes et supérieures, l'organisation essaye d'être inclusive et d'intégrer des quartiers populaires dans ses activités.

KARA travaille directement avec les comités, niveau gouvernemental le plus proche des résidents. En 2016, KARA a travaillé avec le comité de la ville de Nairobi à l'adoption d'une charte⁴² définissant le cadre légal de coopération entre les associations de résidents et la ville dans le domaine des services publics. L'organisation est aussi engagée dans des dialogues politiques avec le gouvernement national et joue un rôle important de coordination en organisant des forums avec les principaux acteurs de la société civile pour échanger et dialoguer sur les problèmes rencontrés.

KARA a ainsi travaillé pendant des années à l'amélioration du transport public, en engageant le dialogue avec le comité de Nairobi pour porter les préoccupations des résidents. Ainsi, KARA a piloté des groupes de discussions et forums sur le projet d'amélioration de l'autoroute Thika et a milité pour la création de passerelles piétonnes et pour une meilleure prise en compte de la sécurité⁴³. L'association a également participé au *NCC Nairobi Transport and Decongestion Committee*⁴⁴ qui comprenait un processus consultatif et inclusif pour définir un plan d'actions visant à résoudre les graves problèmes de congestion à Nairobi. Toutefois, les recommandations du rapport ne semblent pas avoir été mises en œuvre à ce jour.

Plus récemment, la coopération entre KARA, la ville de Nairobi et d'autres acteurs clés (l'UNEP, l'université de Nairobi, etc.) a permis de définir et proposer à l'assemblée du comité une politique pour les modes actifs. Adoptée en 2017, celle-ci est le résultat de deux ans de dialogue avec le bureau du gouverneur de Nairobi et le comité de transport de la ville; et de nombreux forums qui ont permis de consulter la société civile et susciter l'engagement des décideurs politiques autour de ce texte. KARA travaille actuellement avec le NCC au suivi de la mise en œuvre de cette politique.

En définitive, KARA a significativement facilité la participation de la société civile sur le thème de la mobilité au Kenya, en accord avec l'article 10 de la constitution kényane qui impose une telle participation dans le système de gouvernance.

Dans le domaine spécifique des transports, le Ministère des Transports pourra faire un état des lieux des instances et processus de participation de la société civile existants tant au niveau national (ONG, associations, etc.), qu'au niveau local (instances communales, de quartier, etc.) et à l'échelle

⁴² *Nairobi City County Community and Neighborhood Associations Engagement Act*

⁴³ Kara. (2012).

⁴⁴ Nairobi City County. (2014).

des projets (associations ponctuelles fédérées autour d'un projet) pour définir par la suite les processus de participation à mettre en place.

3.2 Recommandations pour l'efficacité de l'usage des sols (*Avoid*)

A1 : Mettre en application les documents de planification urbaine en les transposant par des plans d'urbanisme de détail

Des schémas directeurs d'urbanisme ont été réalisés dans une trentaine de villes de Côte d'Ivoire. Toutefois, ces plans ne se traduisent que rarement en plans de détails alors qu'ils constituent l'outil de mise en application des schémas directeurs, en ciblant précisément :

- La fonction de chaque espace (urbanisation résidentielle, site à vocation économique, commerciale ou d'équipement, site à protéger de l'urbanisation), dans un objectif de rationalisation : maîtrise de l'étalement urbain et densification aux abords des systèmes de transports et pôles d'échange multimodaux, renforcement de la mixité fonctionnelle dans les quartiers ;
- Les principes du maillage viaire, support de la mobilité, en cohérence avec les fonctions à assurer (prise en compte des modes actifs, de voies spécifiques pour les transports collectifs, etc.).

À Abidjan, la réalisation des plans d'urbanisme de détail est en cours et devra être réalisée dans l'ensemble des villes pays. À Yamoussoukro, un plan d'urbanisme de détail a été réalisé sans être mis en œuvre, en l'absence d'approbation formelle. Il conviendra de réaliser et d'assurer l'application des plans d'urbanisme de détail dans l'ensemble des villes dotés de schémas directeurs, en tenant compte des enjeux de planification intégrée urbanisme-transport et notamment de l'importance de la préservation des emprises dans la perspective de mise en œuvre de projets de transport de masse. Ces plans d'urbanisme de détails devront notamment être élaborés avant la validation des plans de lotissements.

La réalisation et la mise en œuvre des PUD passent avant tout par la définition d'un plan de financement pour la définition des plans dans les villes bénéficiant déjà d'un Schéma Directeur d'Urbanisme, ainsi que la programmation du financement pour la mise en œuvre de ces documents cadres. Le plan de financement cosigné par le MCLAU et le SEPMBPE pourra être défini en partenariat avec les communes concernées et grâce à la mobilisation de partenaires internationaux pour rééquilibrer la répartition des financements entre la capitale et les villes de l'intérieur.

A2 : Instituer des procédures d'approbation des projets permettant de croiser les visions urbanisme et transport

L'urbanisme et le transport sont des compétences relevant de ministères différents, mais qui doivent être intégrées pour assurer un développement raisonné et durable du territoire. La coopération entre les ministères (Transports (MT), Infrastructures Economiques (MIE), Urbanisme (MCLAU) et Environnement / développement durable (MINSDD)) et entre les différentes agences sectorielles est essentielle.

Dans certains schémas directeurs d'urbanisme, à Abidjan et à Bouaké par exemple, l'intégration urbanisme – transport est au cœur des préoccupations pour maîtriser l'urbanisation et contribuer au développement et au rayonnement de la ville. Cette volonté doit se traduire également à l'échelle des projets par un travail partenarial et une prise en compte des enjeux transversaux. Il conviendrait d'imposer à tout projet d'urbanisme d'envergure, public ou privé, de soumettre un dossier démontrant les impacts accessibilité du projet et devant être validé par un organe dédié, à savoir l'AO à Abidjan et les services municipaux de mobilité dans les villes secondaires.

De même, les projets de transport devront être soumis au service dédié du MCLAU pour être confrontés au plan d'urbanisme de détail et obtenir une validation avant toute démarche opérationnelle. Par ailleurs, la concertation entre les acteurs du transport et de l'urbanisme pourra être renforcée par la création d'instances de coordination (Ministère des Transports / MIE / MCLAU / collectivités locales) qui pourront dans un premier temps définir les mécanismes de validation des projets et éventuellement être appelées à statuer en cas de conflits.

Les procédures d'approbation des projets et de concertation entre acteurs pourront être définies par un comité interministériel rassemblant des représentants des ministères en charge du transport (MT), des infrastructures (MIE), de l'urbanisme (MCLAU) et de l'environnement (MINSEDD) en collaboration avec les services compétents des collectivités qui auront ensuite à charge de mettre en œuvre ces procédures.

A3 : Dans les villes secondaires, réaliser des schémas de transport en cohérence avec les schémas directeurs d'urbanisme

Dans certaines villes secondaires, des schémas directeurs d'urbanisme ont été réalisés pour en planifier l'urbanisation et l'organisation territoriale. Dans certains cas (Bouaké par exemple), ces schémas présentent une réelle vision intégrée urbanisme-transport. Ces documents d'urbanisme doivent être accompagnés de schémas de transports, à l'image de ce qui a été réalisé dans le volet transport du SDUGA à Abidjan. Au regard des enjeux de mobilité identifiés dans les villes secondaires, ces schémas devront intégrer :

- Un programme d'entretien et réhabilitation de la voirie actuelle, dans l'urgence ;
- Un programme de réalisation d'infrastructures pour mailler et renforcer le réseau viaire ;
- Un programme de structuration et d'organisation des services de transports publics et notamment la réalisation d'un diagnostic et la proposition d'une stratégie pour encadrer le secteur.

Par ailleurs, les financements afférents à la mise en œuvre de ces schémas de transport (et des schémas d'urbanisme) devront également être mobilisés pour assurer un développement urbain maîtrisé et durable, sans se limiter à la réalisation d'infrastructures. En effet, c'est la mise en œuvre de la stratégie dans son ensemble qui permettra de résorber les problèmes actuels et d'anticiper sur les enjeux futurs.

Encadré 11 - Les Plans de Mobilité Urbaine au Brésil

En 2012, le gouvernement fédéral brésilien a adopté la Loi Nationale sur la Mobilité Urbaine qui impose aux municipalités de plus de 20 000 habitants de se doter d'un « plano de mobilidade urbana » (PMU, équivalent brésilien du « Plan de Mobilité Urbaine Soutenable » ou SUMP) avant avril 2015. Ce sont donc plus de 3 000 municipalités qui sont concernées par l'adoption d'un PMU, qui doit être aligné sur leur master plan de développement urbain et doit prendre en compte le transport motorisé, le transport collectif et les modes actifs. Les SUMP seront révisés tous les 10 ans. L'accès aux financements fédéraux pour la réalisation d'infrastructures de transport est conditionné par la réalisation du SUMP par les villes concernées. Les SUMP doivent suivre les lignes directrices suivantes :

- Favoriser le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif et les modes actifs. Les villes ne disposant pas de système de transport collectif devant donner la priorité aux modes actifs ;

- Réduire la consommation énergétique du transport urbain ainsi que les émissions de GES et de polluants atmosphériques qui lui sont associées ;
- Améliorer la sécurité routière, particulièrement pour les populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, et plus généralement les utilisateurs de modes actifs).

Les aspects clés suivants doivent être pris en compte : objectifs en termes de répartition modale, de réduction des émissions, de politique d'intégration, les améliorations prévues dans le transport collectif, les approches de planification collaborative, le délai de mise en œuvre, ainsi que les outils de suivi et d'évaluation. À ce jour, Belo Horizonte est l'une des rares villes qui dispose déjà d'un SUMP depuis 2010. La ville prépare donc sa révision afin de répondre aux exigences fédérales. De manière générale, seules quelques grandes villes brésiliennes disposent des capacités et des compétences pour déposer un SUMP cohérent et répondant pleinement aux attentes du gouvernement fédéral. Une bonne partie des 3 000 villes concernées, faute de ressources financières ou/et humaines et parfois de manque de volonté politique pour mener à bien un tel projet déposeront un document à partir duquel il ne sera pas réellement possible de mettre en œuvre la planification du transport urbain durable.

Dans les villes bénéficiant déjà d'un Schéma Directeur d'Urbanisme, la réalisation de schémas de transport ne dépend que de la mobilisation de financements afférents. Les collectivités porteuses en partenariat avec les ministères des transports et de l'urbanisme pourront identifier les programmes de financements auprès des bailleurs internationaux et flécher ces financements vers les villes de l'intérieur concernées.

3.3 Recommandations pour l'efficacité du système de transport multimodal (Shift)

3.3.1 À l'échelle nationale

S1 : Placer les modes actifs au cœur de la stratégie multimodale et de l'aménagement de l'espace public

La prise en compte des modes actifs est actuellement marginale dans la planification. Pourtant à Abidjan, 50% des déplacements sont réalisés à pied (EMD, 2013). La marche à pied comme le vélo sont des modes accessibles, peu coûteux pour les collectivités tant en investissement qu'en entretien et présentant de nombreux avantages environnementaux et de santé publique. Leur prise en compte participe à la mise en place d'un système de transport sûr, accessible et inclusif, durable et résilient. L'aménagement de l'espace public devra être repensé au profit des modes actifs, et ce dès le niveau stratégique de planification. Ainsi, l'aménagement de parcours pédestres, de coulées vertes et d'espaces publics (parc, places, cheminements) qualitatifs permettront de replacer l'utilisateur au cœur de la stratégie multimodale.

Cette mesure se décline en :

- **La réalisation d'une charte de l'espace public** définissant les règles d'aménagement et d'occupation de l'espace public, qui devra être partagée par les concepteurs comme par les usagers et définissant :
 - Les règles d'aménagement génériques, imposant notamment des aménagements piétons confortables et sécurisés (selon la typologie et le rôle de la voirie), à adjoindre à tout cahier des charges et à imposer à tout projet ;

- Les règles d'aménagement et de traitement de l'espace public spécifiques aux PMR (revêtements adaptés aux fauteuils, bandes podotactiles, places de stationnement réservées, etc.) ;
- Les règles générales d'occupation et de partage de l'espace public, afin qu'il puisse assumer l'ensemble de ses fonctions en limitant les conflits : piéton, stationnement, commerces, autres fonctionnalités, etc.

Pour chaque projet, cette charte devra être appliquée et complétée par des prescriptions locales spécifiques, établies en concertation avec les communes, et portant notamment sur l'occupation du domaine public par les commerces, sur les besoins locaux en stationnement, etc.

- **La réalisation de plans piétons.** Il s'agira d'identifier les itinéraires structurants de déplacements piétons, notamment en lien avec les principaux pôles générateurs et les arrêts de transports publics, pour prioriser les axes à aménager, en lien avec les projets. Notamment il s'agira de tenir compte des pratiques actuelles, à identifier sur la base des cheminements spontanés.

La prise en compte spécifique des personnes à mobilité réduite. En premier lieu, il s'agira de mettre en application par parution de décret la loi d'orientation de 1998 en faveur des personnes handicapées. La mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité pourrait permettre d'alimenter la charte de l'espace public et de la compléter par toute autre suggestion afférente à la mobilité en général: mise en œuvre de feux sonores à destination des personnes malvoyantes, déploiement de bus à plancher bas adaptés aux fauteuils roulants, etc. À cet effet, il est nécessaire de renforcer le dialogue entre les pouvoirs publics et les associations de défense des droits des handicapés.

- **La prise en compte progressive du vélo dans les aménagements.** Le vélo, bien que peu utilisé à ce jour, est un mode non polluant, économique et donc accessible aux plus pauvres, qui permet de parcourir des distances intermédiaires entre la marche et les modes motorisés et présente notamment une forte valeur ajoutée en matière de rabattement sur les transports collectifs. En Côte d'Ivoire, le climat est contraignant, mais la topographie généralement adaptée. De plus, on peut imaginer voir dans les années à venir un rapide développement du vélo électrique: véhicule peu coûteux, rapide et peu encombrant. L'usage du vélo ne peut toutefois se développer qu'à condition d'être pris en compte dans l'aménagement des infrastructures (aménagements sécurisés, espaces de stationnement), ce qui peut souvent se faire à moindre coût, mais nécessite une prise en compte amont. Dans un premier temps, des aménagements pourront être planifiés pour des usages touristiques puis des règles d'aménagements pourront être intégrées à la charte de l'espace public.

Encadré 12 – La prise en compte des transports non-motorisés : des exemples internationaux

A Kigali, les autorités donnent une place particulière aux modes de transport non motorisés.

Depuis de nombreuses années, les nouvelles infrastructures routières construites dans l'agglomération sont accompagnées de trottoirs et même parfois de pistes cyclables. En 2016, une zone piétonne a été créée en centre-ville. Sur quelques centaines de mètres, une rue a été coupée à la circulation afin d'offrir aux piétons la possibilité de déambuler librement. Enfin, une fois par mois, la ville organise un Journée Sans voitures. Durant quelques heures le dimanche matin, des axes routiers majeurs sont coupés à la circulation pour permettre à celles et ceux qui le souhaitent de venir marcher ou faire du vélo. Des activités sportives sont organisées pendant ces journées, et des services de santé proposent de faire une mesure de la tension, etc. Ces journées mensuelles sont l'occasion de communiquer sur les bénéfices en matière de santé liés à une activité physique régulière.

À Bogota (Colombie), des projets d'aménagement de l'espace public très efficaces, mais peu médiatisés

Bogota s'est fait connaître dans le monde des transports pour son réseau de BRT baptisé Transmilenio. En parallèle, la ville a lancé une campagne volontariste visant à récupérer l'espace public dévolu à des usages privés pour mettre en place un réseau de pistes cyclables. Ces projets reposaient sur des actions engagées précédemment qui ont consolidé les institutions, instauré des pratiques financières durables et renforcé le civisme⁴⁵.

Dans les années 1980, les espaces publics, les trottoirs et la voirie de Bogota se sont rapidement détériorés. Les trottoirs ont été envahis de véhicules privés en stationnement interdit, de marchands ambulants et de marchandises⁴⁶. Dès la fin des années 1990, les maires Enrique Peñalosa, et plus tard Antanas Mockus, ont fait de la récupération des espaces publics un objectif prioritaire. Même si dans un premier temps, ces campagnes n'ont pas été bien accueillies par les résidents (tous niveaux sociaux confondus), elles ont été progressivement acceptées car les habitants ont reconnu leur utilité. Ces mesures ont non seulement augmenté la sécurité et créé de meilleures conditions de circulation pour les piétons, mais aussi amélioré la sécurité et la vitesse de déplacement des véhicules privés.

L'amélioration de l'espace public pour les piétons et les cyclistes faisait partie d'un plan plus vaste de restructuration de l'environnement bâti, et était étroitement liée au schéma directeur mis en place en 2000. Ce projet a aussi été présenté comme une première étape vers la création d'un système de transport intermodal intégrant le BRT, les bus traditionnels, les voitures privées, les vélos et les piétons. Dans ce sens, il a posé les jalons de la construction de projets de transport public utilisant des infrastructures lourdes, ainsi que de la mise en place de zones piétonnes dans des quartiers emblématiques de la ville.

Dans un premier temps, un groupe de travail pourra être constitué sous pilotage du MCLAU pour la définition de la charte de l'espace public à destination des concepteurs comme des usagers. Ce groupe de travail rassemblera l'ensemble des ministères en charge de l'aménagement de l'espace public (MCLAU, MIE et MT) et de leurs agences sous tutelle (AGEROUTE pour la voirie, OSER pour la sécurité routière, éventuellement la SOTRA pour les aménagements de transport public, etc.) ainsi que des représentants de la société civile (usagers, commerçants, personnes à mobilité réduite, etc.).

S2 : À Abidjan, définir une politique de stationnement avec un volet spécifique sur le Plateau

Sur le Plateau à Abidjan, une part importante de l'espace public est consommée par du stationnement au détriment de la qualité des espaces et de la sécurité des piétons. Par ailleurs, la pression sur le stationnement est de plus en plus forte et les collectivités territoriales s'emparent du sujet sans réelle coordination. En effet, le stationnement sur voirie est géré par la commune du Plateau alors que le Ministère des Transports vient de lancer un appel à projets pour la création de parkings en ouvrage.

La définition et la mise en œuvre d'une politique de stationnement (localisation, typologie et dimensionnement de l'offre, principes de tarification, etc.) à l'échelle de la ville devront permettre de libérer et de requalifier l'espace public au profit des modes actifs et de favoriser le report modal (en articulation avec le projet de métro et ses P+R notamment). Cette thématique étant en pleine

⁴⁵ Salazar. (2008).

⁴⁶ Martin & Ceballos. (2004).

phase de développement, il est nécessaire d'instituer d'emblée une gouvernance adaptée en faisant du stationnement l'un des premiers sujets portés par l'AO.

Encadré 13 – Politique de stationnement à Casablanca

Fin 2016, Casa Transports, Société de Développement Local en charge des mobilités sur la métropole de Casablanca, a souhaité porter une réflexion stratégique sur le stationnement. En abordant ce sujet qui n'avait encore jamais été questionné à cette échelle, l'objectif était d'évaluer le potentiel de création de nouveaux parkings (en ouvrage essentiellement), face à la pénurie apparente de stationnement dans plusieurs parties de la ville et d'anticiper une évolution prévisible de la demande avec la croissance de la motorisation à Casablanca.

Dans un pays comme le Maroc, la voiture est utilisée dans une logique de porte-à-porte. Il existe alors des poches de stationnement saturées autour des pôles de destination stratégiques et des réserves parfois conséquentes à une faible distance de marche.

Pour autant, des véhicules sont garés absolument partout et saturent littéralement l'espace public, au détriment des espaces verts, de promenade, des trottoirs et autres aménagements de mobilité cyclable ou de transport collectif, contribuant à un cadre de vie dégradé et chaotique.

Cette situation contribue, d'une part, à la congestion croissante de la voirie aux abords de la ville en général et du centre-ville particulièrement, avec pour conséquence l'allongement des temps de parcours pour l'ensemble des modes (voiture bien évidemment, mais aussi bus, pris dans les embouteillages par manque de protection, et tramway, pénalisé par des intersections qui peinent à évacuer le trafic).

D'autre part, elle engendre un effet pervers sur la mobilité, qui amène les personnes qui stationnent le plus longtemps au plus près des zones attractives, repoussant les usagers de courte durée, les plus pressés, à plusieurs centaines de mètres faute de places disponibles plus près. Le calcul est simple, imposer 10 minutes de marche à pied à un usager stationnant 10 heures amène à une prolongation du temps de parcours aller-retour de 3%. Il monte à 300% pour un usager stationnant 10 minutes.

Le plan directeur de stationnement a proposé deux orientations stratégiques opposées aux élus de la métropole. La première consistait à répondre par la création d'une offre de stationnement complémentaire en ouvrage, pour « soulager » les points durs et, ainsi, reconquérir de l'espace public. Ce scénario, évidemment populaire auprès des automobilistes, aurait eu pour conséquence de long-terme d'attirer davantage de voitures alors même que les voies d'accès au centre-ville sont déjà engorgées. Au final, ce scénario coûteux repoussait à plus tard des choix difficiles.

Le second scénario proposait une solution de rupture, articulée autour des 3 objectifs suivants :

- Agir en faveur d'une mobilité durable par le levier du stationnement, en assumant une contrainte forte à l'usage de l'automobile (via le tarif notamment) dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs pour en favoriser l'usage ;
- Limiter la congestion croissante en favorisant un report modal en heure de pointe via la limitation des durées de stationnement autorisées ;
- Embellir le territoire par une libération des espaces publics encombrés par la voiture (via la réduction de besoin -effet secondaire du report modal- et l'éventuelle création d'une offre en ouvrage accompagnant une revalorisation des espaces de stationnement existant en espace public ou projet de transport).

Dans le contexte de pollution ambiante et de congestion du centre de la métropole de Casablanca, les élus ont choisi le second scénario. Celui-ci implique la création de plusieurs milliers de places de parkings en ouvrage (compensées par la suppression d'un volume équivalent ou supérieur de

places sur voirie selon les quartiers), la réglementation par horodateurs de plus de 30'000 places sur voirie, le développement de parking-relais le long des lignes de tramways, etc. Sa mise en œuvre sera échelonnée sur 5 à 7 ans, pour accompagner le déploiement du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service.

Le projet nécessite un investissement important, mais il dégagera un bénéfice structurel après une dizaine d'années d'exploitation selon les hypothèses économiques prises en considération, avec des bénéfices majeurs sur la qualité de l'air et l'efficacité de la mobilité urbaine (-20 à -25% de trafic en heures de pointe en lien avec le centre-ville de Casablanca, fiabilisation des temps de parcours, renforcement de la capacité d'accès au centre-ville tous modes confondus).

Le stationnement devra faire partie des compétences dévolues à l'AO dès sa création. La définition d'une stratégie globale à l'échelle du plateau nécessite une étude approfondie en partenariat avec le Ministère des Transports, le District Autonome d'Abidjan ainsi que la commune du Plateau. Cette étude devra impérativement intégrer les sujets du stationnement sur voirie et du stationnement en ouvrage. Elle devra tenir compte des marges de manœuvre sur le stationnement privé et être croisée avec une vision globale de mobilité pour assurer la cohérence avec les projets de transports et de parkings-relais et pour intégrer les enjeux de récupération d'espace public sur le Plateau (par des échanges croisés avec l'étude du Plan de circulation).

S3 : À Abidjan, mettre en place une politique et un réseau de transport public favorisant l'intermodalité

Les différents modes de transport public sont aujourd'hui traités de manière relativement hétérogène, avec une attention renforcée sur le transport institutionnel terrestre. Il est nécessaire, sans attendre la réalisation de la ligne de métro urbain, de structurer le réseau de transport en intégrant tous les modes, afin de favoriser l'articulation entre le transport terrestre et le transport lagunaire, et de garantir la complémentarité entre transport institutionnel et transport artisanal. Le transport artisanal pourra notamment jouer un rôle important de maillage du réseau de transport collectif, notamment par le rabattement vers les lignes structurantes et la desserte fine des quartiers. Toutefois, une organisation des opérateurs artisanaux est nécessaire pour favoriser les conditions de leur intégration et garantir la viabilité des tous les opérateurs du transport.

Avec la multiplication des opérateurs de transport, la question de l'intégration tarifaire interviendra forcément, dans un souci d'accès à un service public comme de concurrence entre opérateurs. Actuellement par exemple, les tarifs plafonnés de la SOTRA imposent aux opérateurs lagunaires d'établir des prix en deçà du tarif d'équilibre, afin de rester concurrentiels. De plus le développement d'un réseau intégré de transport public se traduit par un accroissement des trajets intermodaux. A minima, un système billettique interopérable devrait être mis en place en faisant usage des nouvelles technologies (paiement par Mobile Money, etc.).

Par ailleurs, la complémentarité entre les différents modes devra également intervenir à l'échelle des pôles. Aujourd'hui, les pôles de transport (gares lagunaires et routières) sont aménagés sans tenir compte des problématiques d'intermodalité : au Plateau par exemple, la gare lagunaire et le pôle bus de la SOTRA sont accolés, de part et d'autre du Bd du G^{al} De Gaulle, mais aucun passage piéton ne permet de les relier de manière sécurisée. Avec le développement du réseau de transport public intégré (développement du transport lagunaire, réalisation des projets de transport de masse, déploiement de la SOTRA, etc.), la problématique de gestion des pôles deviendra de plus en plus prégnante. L'organisation de ces pôles est donc essentielle en tenant compte des enjeux de rabattement automobile d'une part et des cheminements des piétons en accès et en correspondance au pôle d'autre part.

Encadré 14 – Retours d'expérience sur la réalisation de systèmes BRT dans le monde

Les systèmes de BRT se sont fortement développés depuis vingt ans dans le monde entier. L'étude approfondie du **Transmilenio à Bogota** (Colombie), de **MyCiTi à Cape Town** (Afrique du Sud) et du **Transantiago à Santiago du Chili** (Chili) permet d'apporter quelques éclairages utiles à des villes qui souhaiteraient se doter d'un tel système :

- **La création d'un BRT est un processus long et complexe.** Le Transmilenio a vu le jour au bout de 10 ans de projet. Le développement phasé de MyCiTi a progressé lentement. À Santiago du Chili, la création relativement rapide du système de BRT a mené à une crise majeure (concurrence avec les opérateurs individuels, problèmes de financement, insuffisance des infrastructures et équipements au début de l'exploitation cause d'une faible vitesse commerciale, etc.) ;
- **les négociations avec les opérateurs de transport existants ne doivent pas être négligées.** Dans les trois villes, les opérateurs artisanaux ont concurrencé le projet (en continuant illégalement leurs activités) et/ou s'y sont fortement opposés au travers de manifestations, blocages du trafic, etc. La situation s'est résolue uniquement par la prise en compte de leurs intérêts et l'aboutissement à un compromis pour les intégrer dans le système BRT ;
- **Les opérateurs d'un BRT essayeront souvent d'éviter de porter le risque commercial d'un nouveau système de BRT** (imprévisibilité de la demande, conséquences importantes sur l'équilibre financier du système). À Bogota, Cape Town et Santiago du Chili, les autorités n'ont pas réussi à transférer une part significative du risque commercial aux opérateurs des BRT ;
- **Une autorité organisatrice des transports forte et compétente devrait piloter le projet.** Dans ces trois villes, il a été nécessaire de concentrer toutes les responsabilités au sein d'une seule entité. Qu'elle soit autorité organisatrice des transports à part entière, agence gouvernementale ou ministère, cette entité doit être capable de superviser les études de mobilité et de trafic, gérer la passation des marchés, récolter des fonds pour le projet, avoir un fort poids politique, etc. ;
- **La tarification doit être définie en accord avec les objectifs de la politique de transport.** Plusieurs options sont possibles : par trajet, par distance, avec un paiement additionnel pour certains modes ou par correspondances, subventionné ou non pour certaines catégories d'utilisateurs, etc. ;
- **Les systèmes de billettique complexes/lourds peuvent générer des problèmes.** Le paiement dématérialisé a connu de nombreux problèmes à Bogota et à Santiago du Chili (mise en place complexe, problèmes de compatibilité entre les technologies, etc.). Des systèmes de billettique plus simples peuvent fournir une meilleure rentabilité dans de nombreuses situations ;
- **L'intégration physique des autres opérateurs au niveau des stations, dès la mise en service du BRT, est importante pour le succès de l'opération.** Les infrastructures doivent être conçues pour permettre l'intégration physique d'autres opérateurs de transport au niveau des stations du BRT dès la mise en service et l'exploitation et s'adapter aux futures évolutions du système (qui devrait tendre vers une meilleure intégration des modes, incluant une intégration tarifaire).

Il est difficile d'évaluer *a posteriori* les conditions de l'équilibre financier d'un système de BRT ; les autorités doivent être flexibles et réactives en cas d'erreur. Il est donc nécessaire pour les autorités d'anticiper les ajustements institutionnels pour financer un potentiel déficit (sans être dans une position de faiblesse vis-à-vis des opérateurs).

La mise en place d'une politique et d'un réseau de transport public intermodal et intégré nécessite dans un premier temps un pilotage fort ainsi qu'un important travail de coordination et de coopération avec l'ensemble des opérateurs. Il s'agit de l'une des missions phares que l'AO devra porter dès sa création en partenariat avec les différents opérateurs institutionnels (SOTRA, STL, CITRANS et STAR) comme artisanaux (représentation du HCPTTR). Il s'agira notamment de réaliser une étude spécifique sur la restructuration globale du réseau de transport public à deux horizons : avant et après l'arrivée du métro ainsi qu'une étude sur l'intégration tarifaire entre opérateurs.

S4 : À Abidjan, assurer le suivi contractuel et d'exploitation de l'ensemble des acteurs des transports publics institutionnels, conventionnés et artisanaux par l'AO

La SOTRA a connu une longue période d'instabilité financière en partie liée aux retards et absences de paiement des compensations de l'État. Récemment, l'État s'est engagé de manière forte, notamment en investissant dans le projet de renouvellement du parc de matériel roulant avec un objectif de 2'000 bus supplémentaires d'ici à 2020. La définition d'un contrat d'objectif, sur la base d'un audit de la SOTRA, ainsi qu'un monitoring régulier des engagements pris dans le cadre de la convention par l'AO, permettront de relever les pistes d'optimisation et de développement de la structure pour renforcer son rôle de premier opérateur de transport public.

De même pour le transport lagunaire, un monitoring et un suivi économique des opérateurs sont nécessaires, par le biais d'un ajustement régulier de contrats d'objectifs, afin d'assurer la viabilité financière des entreprises et la pérennité de ce mode de transport structurant à l'échelle d'Abidjan. Selon les indicateurs relevés par l'AO, la responsabilité de l'État envers ces entreprises pourra être renforcée, en leur assurant de bonnes conditions d'exploitation (entretien du réseau et du plan lagunaires, etc.) et/ou en versant les compensations financières nécessaires à l'équilibre des entreprises.

Encadré 15 – Retours d'expérience sur la mise en œuvre de contrats de service public dans les économies émergentes

Des contrats de service public, *Public Service Contracts* en anglais (PSCs), ont été mis en œuvre pour améliorer la performance des services publics dans de nombreux pays, où les autorités n'avaient pas choisi de déléguer ces services au secteur privé. Cette approche a été particulièrement encouragée dans les anciens pays socialistes, où les autorités restent attachées à la gestion publique des services. Parmi les bailleurs de fonds, la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (EBRD) promeut les PSCs auprès de ses clients municipaux dans l'Union européenne, en Asie centrale et dans le Caucase.

Les PSCs ont contribué de manière significative à l'amélioration des services, grâce à :

- La définition d'un cadre de travail stable sur le long terme, nécessaire pour offrir des services de transport les plus efficaces possibles, en incluant :
 - La planification de tous les coûts liés au service fourni pendant la durée du contrat ;
 - La définition des paramètres opérationnels et des objectifs de performance à atteindre ;
 - La définition du système de tarification et de l'organisation de la facturation et de la collecte des recettes ;
 - La définition d'une base d'indexation des coûts variables sur la durée du contrat (charges salariales, prix à la consommation, dépenses énergétiques, etc.) ;
 - Une description des obligations de la municipalité à fournir des services de qualité ;
- La définition des missions et des responsabilités des deux parties ;

- L'apport des avantages suivants aux autorités :
 - Une définition claire du service de transport public rendu ;
 - Des budgets fixés pour le transport public ;
 - Un rapport qualité / prix dans les opérations de transport ;
- L'apport des avantages suivants à l'opérateur :
 - Une définition claire des modes de compensation de l'opérateur ;
 - La planification sur le long terme en garantissant les paiements sur une période donnée ;
 - La réduction des interférences politiques dans les opérations et la gestion quotidiennes ;
 - L'accès à des prêts pour le financement des investissements ;
 - Une transparence et un équilibre financier accru.

Enfin, du fait de l'augmentation de l'offre de la SOTRA et de la réalisation des projets de transport de masse, la transformation/reconversion des opérateurs artisanaux existants, qui perdront des parts de marché, devra être accompagnée pour d'évidentes raisons sociales. Des possibilités s'offrent dans la desserte fine des quartiers, le rabattement sur le réseau structurant et la desserte des nouvelles zones d'extension urbaines.

La professionnalisation du transport artisanal engagée via le renouvellement de la flotte de véhicules par le FDTR devra notamment être renforcée par la définition de contrats avec les opérateurs pour mieux coordonner, réguler et planifier les transports. Elle devra s'accompagner d'un assainissement du secteur, où le transport non déclaré pourrait prendre aujourd'hui environ la moitié des parts de marché. L'intervention du Haut Conseil est essentielle à l'intégration des opérateurs artisanaux dans le système de transport public à Abidjan et son action pourra être renforcée.

Il est par ailleurs souhaitable que les recrutements des concessionnaires du transport de masse se fassent en priorité au niveau du personnel aujourd'hui actif dans le secteur artisanal. L'ouverture du capital des sociétés concessionnaires aux opérateurs du secteur artisanal pourrait aussi favoriser leur acceptation des mutations en vue dans le secteur des transports.

Le suivi des opérateurs par l'AO devra également permettre d'aider dans l'exploitation à travers l'appui au développement de stratégies de communication autour de leurs activités, et à l'entretien et la maintenance de leur parc.

Encadré 16 – Exemples internationaux de professionnalisation des transporteurs artisanaux

Renforcement des capacités: l'exemple du transport artisanal au Cap (Afrique du Sud)

La ville du Cap a mis en œuvre la première phase de son projet *MyCiTi Integrated Rapid Transit System* entre 2007 et 2015. L'un des principaux enseignements de cette première phase de planification et mise en œuvre réside dans l'intégration d'entreprises de transport artisanal dans l'exploitation du BRT. Les propriétaires et opérateurs étaient insuffisamment préparés pour le changement radical entre l'exploitation d'une entreprise d'exploitation de minibus à petite échelle, à une gestion collaborative de l'exploitation de bus sur un contrat onéreux de 12 ans. À sa décharge, la ville a mobilisé les financements pour doter les propriétaires de conseillers juridiques, financiers et structurels. Toutefois, ces conseillers ne sont intervenus que durant la phase transitoire de négociation. Cette phase terminée, les opérateurs ont été livrés à eux-mêmes pour le renforcement de leurs capacités managériales et la prise de décision à long terme. Ils ont appris de manière empirique la gestion de services de bus réguliers de grande ampleur, un défi majeur pour la plupart des opérateurs, même expérimentés.

En 2013, la ville du Cap a engagé la deuxième phase du projet *MyCiTi* en favorisant une approche plus progressive de la transition. La première étape a été le lancement d'un service bus express pilote mi-2014. Ce service devait initialement être exploité pour 3 ans par une nouvelle entité, *N2 Express Joint Venture Company*, regroupant l'opérateur de bus institutionnel et les opérateurs artisanaux. Le contrat pilote de 3 ans intégrait un budget pour la mise en place d'un cursus de formation technique et managérial à destination des opérateurs artisanaux du périmètre du contrat de phase 2. Il était prévu que les bénéficiaires du secteur artisanal gèrent ensuite les entreprises d'exploitation des bus mises en place au terme du contrat de 3 ans.

Afin de sélectionner les candidats au cursus de formation, chacune des 28 associations d'opérateurs impliquées dans le premier volet de négociation du contrat de phase 2, a été invitée à nommer trois de ses membres. Ainsi, durant la première année de la formation (2014-2015), environ 90 candidats participèrent à des sessions courtes de management et planification des transports spécialement préparées et dispensées par le centre d'études de transport de l'université du Cap (*University of Cape Town Centre for Transport Studies*). Au terme de la première année, tous les candidats ont été évalués et auditionnés. Durant les années 2015-2016 et 2016-2017, 46 candidats sélectionnés parmi le groupe initial ont poursuivi une formation plus approfondie et ciblée et ont été répartis entre une filière managériale ou professionnelle. L'entreprise *N2 Express Joint Venture*, avec des financements délivrés par la ville du Cap, a mandaté l'Université pour la filière de management d'entreprise de transport. D'autres organismes de formation professionnelle ont été sollicités pour les filières de gestion administrative, d'exploitation et maintenance des bus ainsi que de gestion des installations.

Les bénéficiaires des formations ont affirmé avoir changé certaines de leurs méthodes de gestion au sein de leur entreprise de transport, stimulé par les enseignements issus du programme de renforcement des capacités. Les changements observés incluent : l'institution de contrats de travail écrits, plutôt que verbaux, entre les propriétaires et les conducteurs, un suivi détaillé des trajets des véhicules et de l'efficacité de leur utilisation ainsi que le partage d'information entre différentes entreprises et associations. Le partage d'information est une étape importante, car la plupart des candidats affirmaient n'avoir jamais collaboré avec d'autres entreprises ou associations au préalable.

Le programme de renforcement des capacités s'est terminé comme prévu mi-2017, mais les entreprises d'exploitation qui auraient dû recruter les bénéficiaires des formations n'ont pas encore été créées; du fait de négociations de contrats d'exploitation complexes. Si les bénéficiaires des formations sont donc dans l'attente certains postulent au sein d'autres entreprises d'exploitation de transport public.

L'AFTU, le renouvellement du parc et la professionnalisation des acteurs à Dakar

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine (PAMU, 2001-2008), l'État sénégalais s'est engagé à renouveler les véhicules assurant le transport public de voyageurs dans l'agglomération dakaroise. L'objectif, au-delà de la volonté de réduire les externalités négatives (accidents, congestion et pollution) découlant d'une flotte très vétuste, était d'organiser et de professionnaliser les opérateurs artisanaux. Appuyée par la Banque mondiale, avec un financement de 8 milliards de FCFA, la première phase a été lancée en 2005.

Le principe directeur était de cibler exclusivement les opérateurs exerçant déjà dans le secteur en vue de leur professionnalisation. En ce sens, ces derniers ont accepté de se regrouper pour réduire le nombre d'interlocuteurs des services publics. Quatorze (14) groupements d'intérêt économique (GIE) d'opérateurs de « cars rapides » et « ndiaga ndiaye » ont été ainsi créés et fédérés par l'Association de Financement des Professionnels du Transport urbain (AFTU), instituée en 2001. Chaque GIE dispose d'une autonomie dans sa gestion administrative.

L'AFTU s'est vue désignée comme la cheville ouvrière de l'opération de renouvellement du parc. Une dérogation spéciale lui est accordée par le Ministère des Finances afin de l'habiliter à faire du

crédit-bail (ou *leasing*), retenu comme le mode le mieux adapté pour financer l'opération. Compte tenu de l'importance des ressources publiques engagées, un dispositif d'encadrement rigoureux de l'AFTU a été défini. Les services publics sont représentés dans ses instances dirigeantes à travers le Ministère des Finances, le Ministère des Transports et le CETUD, autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération. Par ailleurs, un Comité de suivi est institué par arrêté interministériel (Finances et Transports) pour le suivi du fonds revolving. Outre les représentants du Ministre des Transports, du CETUD et de la Direction des Transports, il comprend les services publics économiques et financiers concernés du Ministère des Finances, le Président de l'AFTU et le responsable du cabinet recruté pour assurer la gestion administrative, financière et comptable du mécanisme de leasing auprès de l'AFTU.

Ainsi a été conçu et mis en place le dispositif ayant permis :

- Le remplacement de 2000⁴⁷ minibus vétustes et ne respectant plus les nouvelles spécifications techniques définies pour les véhicules assurant du transport public de voyageurs ;
- Le renforcement des capacités techniques et de gestion des opérateurs artisanaux à travers la formation des transporteurs (gestion d'une entreprise moderne de transport) et du personnel (chauffeurs, receveurs, régulateurs, contrôleurs, gérants et surveillant de lignes) ;
- Un début de professionnalisation marqué par (i) la contractualisation de l'exploitation du réseau concédé aux GIE par le CETUD, (ii) la création d'entités support, notamment une mutuelle d'épargne et de crédits (MECTRANS), une mutuelle de santé (TRANSVIE) et un cadre d'assistance aux GIE pour la gestion des lignes (CAPTRANS) et (iii) une part de marché conséquente qui fait de l'AFTU un acteur incontournable même avec l'ambition affichée des pouvoirs publics de mettre en place un réseau hiérarchisé reposant sur le transport de masse (BRT et Train Express Régional).

Le succès de l'opération, tant du point de vue de l'exploitation (réseau de 55 lignes sur plus de 750 km, 50% de part de marché) que de la rentabilité économique et financière de l'opération (près de 99% de taux de remboursement) a entraîné l'extension du programme dans les villes secondaires et dans d'autres segments (gros porteurs, véhicules frigorifiques, etc.).

En parallèle du développement du réseau de transport intermodal, l'AO d'Abidjan sera chargée du suivi contractuel des différents opérateurs. Dans un premier temps, il s'agira de définir pour et avec chaque opérateur (SOTRA, CITRANS, STL et STAE) un contrat d'objectifs sur 3 à 5 ans, complémentaire à la convention de plus longue durée, et sur la base d'indices de performances d'exploitation et financières actuelles. Ces contrats d'objectifs seront dépendant du schéma de financement des transports urbains retenu (recommandation E2). Pour le transport artisanal, il s'agira de définir des conventions d'exploitation pour les opérateurs avec le HCPTTR en s'appuyant sur le programme de renouvellement initié par le FDTR.

3.3.2 Dans les villes de l'intérieur

S5 : Dans les villes de l'intérieur, structurer et professionnaliser le transport artisanal

Cette mesure s'appuie sur deux axes :

- **La structuration du secteur artisanal des transports par bus et taxis.**

⁴⁷ Dakar (1600) et régions (400).

Dans les villes secondaires, aucun opérateur institutionnel ni aucun organe de régulation des transports artisanaux n'existe. Les opérateurs s'organisent spontanément au sein de syndicats pour se répartir la desserte des quartiers. C'est à la réinstauration d'un véritable transport public qu'il faut procéder, en structurant le secteur en lien avec les besoins et en faisant évoluer les véhicules vers des transports plus capacitaires, plus confortables et moins polluants.

Afin de structurer le réseau pour assurer un service et une couverture maximale du territoire, le schéma de transport des villes secondaires devra intégrer un important volet de diagnostic et de propositions quant à la structuration du secteur artisanal. Le suivi et la mise en œuvre seront opérés par les services communaux dédiés. La professionnalisation des acteurs pourra se faire sur le même schéma que celui proposé pour Abidjan en s'appuyant sur le FDTR pour le financement et sur les actions portées par le Haut Conseil ainsi que le centre de formation de la SOTRA pour la mise en œuvre des formations. Le périmètre d'action du FDTR ne se limite pas à Abidjan, mais dans les faits, le dispositif est peu connu et mériterait d'être valorisé dans les villes secondaires, à l'instar du programme de renouvellement et de professionnalisation des opérateurs initié à Dakar puis dans les villes de l'intérieur au Sénégal (**Encadré 17**).

Encadré 17 – L'assistance technique du CETUD pour la modernisation des transports dans les villes secondaires

Au regard des résultats satisfaisants obtenus dans la mise en œuvre du programme de renouvellement du parc de transport en commun à Dakar, l'État du Sénégal a décidé de consacrer les ressources provenant du remboursement des crédits faits aux opérateurs, à la poursuite de l'opération. Celle-ci s'est donc étendue à partir de 2015 aux villes de l'intérieur dont le trafic justifiait la mise en place d'un système de transport public, notamment Kaolack, Louga, Saint-Louis, Tambacounda, Thiès et Ziguinchor.

Pour assurer la gestion et le suivi des activités, le Comité de Suivi du financement des opérations de renouvellement du parc de transport en commun par minibus a été créé par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances. Le Comité de Suivi a autorisé le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD), agence d'exécution du programme, à signer avec l'Association de Financement des Professionnels du Transport urbain (AFTU) un mandat d'exécution du programme. Selon les dispositions de ce mandat, l'AFTU se fait assister par un cabinet qui mobilisera, comme c'est déjà le cas à Dakar, les ressources humaines, techniques et organisationnelles nécessaires en vue d'assurer la gestion administrative, financière et comptable du mécanisme de leasing dans les régions.

Le dispositif juridique et institutionnel d'encadrement du projet est ainsi articulé :

- La formation de GIE : un à 3 GIE ont été formés dans chacune des régions. Il participe au recensement des véhicules à renouveler en fournissant les dossiers des transporteurs voulant participer au projet (copies agrément, carte grise et licence des véhicules) ;
- La mise en place d'un Comité régional de suivi du projet : sous l'égide du Gouverneur assisté par le Directeur régional des Transports, permet de superviser la bonne marche du projet. Un agent recruté par le CETUD et mis à la disposition du Directeur régional des Transports après une formation spécifique, assure le suivi quotidien de l'opération. Le Comité régional de suivi comprend les maires du périmètre de transport urbain fixé par le Gouverneur sur la base de l'étude de faisabilité effectuée par le CETUD. Les chefs des services techniques déconcentrés concernés et le Président régional des Transporteurs sont également membres. Il est constitué par :
 - Un **Comité de crédit** qui valide les demandes des transporteurs selon les critères d'éligibilité établis. Il est composé de représentants du Ministère de l'Economie et des Finances qui en assure la présidence, du Ministère des Transports, des transporteurs et

du CETUD. Le cabinet administratif, comptable et financier de l'AFTU en assure le secrétariat ;

- Une **Commission de réforme et de mise à la casse** chargée de l'évaluation des véhicules et de la détermination du montant de la prime à octroyer. Elle supervise ensuite le suivi de l'opérateur qui effectue la destruction physique des véhicules au regard du processus mis en place pour mener à bien l'opération : la mise hors d'usage doit être effective et conforme aux dispositions prescrites par le cahier des charges. Elle est composée de représentants du Ministre de l'Environnement qui en assure la présidence, du Directeur régional des Transports (secrétariat), du Receveur des Domaines, du Ministre chargé de l'Industrie, de l'Agence Judiciaire de l'État, de la Direction du Matériel et du Transit Administratif, du CETUD et deux (02) transporteurs.

Ainsi, le CETUD n'est-il mobilisé qu'à des moments bien particuliers : étude de faisabilité, lancement et, le cas échéant, résolution de problèmes dépassant le Comité régional de Suivi. Et, dans ces derniers cas, la règle est le recours à des consultants extérieurs, dans une logique de faire-faire. Les coûts de l'assistance du CETUD sont intégrés dans le programme.

La structuration et la professionnalisation du transport artisanal nécessite une prise en charge rapide des services compétents des communes (recommandation E3). Il leur incombera de réformer le système de licence pour imposer la structuration des opérateurs pour l'exploitation de lignes définies, en partenariat avec le HCPTTR pour garantir les intérêts des transporteurs et du FDTR pour le financement.

■ **L'encadrement du transport par deux et trois-roues motorisés**

La prolifération de deux et trois roues motorisés pour le transport de personnes comme de marchandises constitue un réel problème de sécurité et de pollution dans les villes secondaires. Toutefois, ces véhicules offrent une solution de desserte de l'ensemble des quartiers, y compris pour les routes en terre et les zones périphériques, à un tarif abordable. L'absence de législation claire et de stratégie nationale pour la régulation de ces activités favorise la prolifération des opérateurs face à des mairies démunies.

Dans un premier temps, il conviendra de légiférer à l'échelle nationale sur le transport de personnes et de marchandises en deux-roues et tricycles à moteur pour doter les communes des moyens réglementaires de réguler et d'encadrer ces pratiques (établissement de quotas, définition de licences spécifiques et intégration dans le réseau de transport public) afin d'en maîtriser les externalités négatives (sécurité et pollution), puis d'engager une transition vers l'usage de véhicules collectifs modernes, adaptés à la circulation sur les routes en terre. La régulation du secteur pourra se faire en parallèle d'une professionnalisation avec l'appui du FDTR et du Haut Conseil, pour former et favoriser l'intégration des opérateurs au sein des professionnels du transport et s'appuyer sur les retours d'expérience internationaux (**Encadré 18**).

En parallèle, la réhabilitation et réalisation d'infrastructures programmées dans les schémas directeurs de transport permettront de réduire la dépendance des usagers à ce type de véhicule et de favoriser le report vers les autres modes de transport en privilégiant la marche à pied et les transports collectifs.

Encadré 18 – Prise en compte des deux-roues et trois-roues motorisés dans le transport de personnes et de marchandises : exemples internationaux

Réguler la participation des deux et trois roues motorisés dans le système de transport : l'exemple du Kenya

Les graves problèmes de congestion dans les principaux centres urbains au Kenya ont participé à l'essor des motocycles (*bodas bodas*) et des tricycles (*tuks tuks*) pour le transport de personnes. Ces véhicules légers, maniables et bon marché sont plus adaptés à la circulation dans les rues congestionnées que les modes de transports motorisés classiques. Toutefois, il est souvent reproché aux conducteurs leur indiscipline et leur conduite dangereuse. Contrairement à l'absence de régulation prévalant dans d'autres pays, le Kenya a adopté une réglementation pour formaliser la participation de ces modes au système de transport.

En 2014, la *National Transport and Safety Authority* (NTSA) a proposé une nouvelle réglementation pour les motocycles, concernant les *boda bodas* comme les *tuks tuks*. Ces règles définissent un panel d'obligations pour les propriétaires, conducteurs et usagers en termes de sécurité (obligation de port du casque / d'attacher la ceinture); d'organisation (les opérateurs doivent se constituer en entreprise) et d'assurance, entre autres. L'une des spécificités de ces régulations réside dans la responsabilité qu'elles confèrent aux propriétaires des véhicules sur différents aspects opérationnels, comme de fournir des équipements de protection ou de s'assurer de la validité du permis des conducteurs, renforçant ainsi la fiabilité du secteur. De la même manière, il revient au vendeur d'un motocycle la responsabilité de fournir à l'acheteur des casques et gilets réfléchissants.

Enfin, la réglementation prévoit les dispositions nécessaires pour permettre à la NTSA et au gouvernement du comté de définir les zones d'exploitation en interdisant la circulation des *boda bodas* et les *tuk tuks* sur certaines voies. Bien que les opérateurs aient jusqu'à présent résisté à cette restriction de leur activité, ces dispositions ouvrent la voie, sur le long terme, à une régulation plus forte du secteur. Les autorités envisagent également l'adoption de normes plus strictes au travers du renforcement des exigences du contrôle technique et de la limitation du nombre de licences d'exploitation. Bien que naissante, la régulation développée au Kenya illustre la reconnaissance et l'intégration du transport informel dans le système de transport, en qualité de prestataire de service.

Les mototaxis au Rwanda

Les mototaxis jouent un rôle clé dans les systèmes de mobilité dans les zones urbaines comme rurales au Rwanda. Dans les villes, plus particulièrement dans la capitale et plus grande ville, Kigali, les deux roues offrent une alternative pour échapper à la congestion récurrente, alors que dans les zones rurales, ils répondent mieux à la faible demande et à la circulation sur des routes non revêtues, sinueuses ou escarpées. Contrairement à la plupart des autres pays d'Afrique ayant également connu une montée rapide de ce mode de transport, les mototaxis sont relativement bien régulés au Rwanda. Il s'agit d'un accomplissement majeur qui fournit une opportunité unique pour définir et intégrer le rôle des mototaxis dans un système multimodal de mobilité urbaine.

Les données chiffrées de l'AFDB et la Police Nationale du Rwanda indiquent que la flotte totale de motocycles dans le pays aurait augmenté de 7'000 véhicules en 2004 à 100'000 véhicules en 2017, seulement 13 ans plus tard, dont la plupart sont des mototaxis. À Kigali, on estime qu'entre 10'000 et 15'000 mototaxis réalisent environ 200'000 trajets par jour.

Bien que certains opérateurs ne soient pas enregistrés, ceux-ci ont l'obligation, notamment à Kigali, de détenir des licences d'exploitation. Cependant, ils ne peuvent en bénéficier que s'ils possèdent une flotte de plus de 100 mototaxis ou s'ils appartiennent à une coopérative détenant plus de 100 mototaxis. Si cette condition est remplie, la flotte entière reçoit une licence pour exercer dans une

zone particulière. Le transport d'un seul passager par course est rigoureusement appliqué ainsi que le port du casque pour passager et conducteur. D'autres dispositions réglementaires sont envisagées par les autorités gouvernementales pour le secteur des mototaxis : premièrement la mise en place d'un contrôle technique pour calquer les contrôles semestriels et annuels auxquels les autres véhicules sont soumis, deuxièmement la définition de standards d'émission adaptés au contexte local. Les bénéfices de ces mesures pour la sécurité des passagers la qualité de l'air sont évidents.

Depuis 2015, des start-ups ont cherché à favoriser la réservation en ligne. Le paiement des courses s'effectue de manière dématérialisée sur l'application. Le développement de ces technologies offre l'opportunité : d'une part d'améliorer l'accessibilité aux services pour les passagers, particulièrement pour parcourir le dernier kilomètre, d'autre part, de fournir des données détaillées aux autorités, au service de la planification multimodale et enfin de réduire les risques de fraude fiscale en dématérialisant le paiement.



Image 1 – Point de charge de mototaxis à Kigali

La régulation des activités de transport de personnes et de marchandises par deux et trois roues motorisés par les communes nécessite au préalable que le ministère des transports légifère en consultation avec les collectivités territoriales.

3.4 Recommandations pour l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (Improve)

11. Optimiser l'exploitation et l'entretien des infrastructures existantes au service de toutes les mobilités

Cette action est basée sur deux axes principaux :

- **Le renforcement des moyens en faveur de l'entretien des infrastructures de transports.**

Au-delà des projets de création d'infrastructures, il s'agit d'encourager les projets de réhabilitation et de requalification des voiries pour en optimiser le fonctionnement pour l'ensemble des modes de transport. En effet, des mesures à moindre coût peuvent être trouvées

rapidement pour optimiser localement les infrastructures et apporter parfois un réel bénéfice : réaménagement de carrefours, création d'espaces dédiés aux piétons, création de traversées piétonnes et îlots refuges, mise en œuvre de mesures de modération et d'amélioration des performances de transports collectifs (évoquées dans le SDUGA pour Abidjan), etc. Ces mesures devraient être budgétées et réalisées au plus vite.

Par ailleurs, l'entretien des infrastructures routières comme lagunaires est essentiel afin d'assurer des conditions d'exploitation optimales aux opérateurs et par là-même leur compétitivité face aux modes de transport individuels.

Pour le réseau viaire, l'effort de développement des compétences des communes en matière d'entretien des voiries engagé par le PRICI devrait être poursuivi. L'entretien quotidien du réseau devra être délégué aux Directions Régionales, pour une meilleure réactivité et une meilleure efficacité. Pour le plan d'eau lagunaire, l'entretien devrait être organisé et financé par la DGAMP.

■ **Le développement d'une gestion intelligente de la circulation au service d'une stratégie globale de mobilité**

La gestion de la circulation est également un outil privilégié de régulation du trafic à l'échelle métropolitaine. À Abidjan, la mise en place d'un poste de gestion centralisée de la circulation prévue dans le cadre du PTUA devrait permettre de maîtriser la congestion à des intersections clés et de mettre en œuvre une stratégie de régulation au service de la stratégie multimodale. De manière générale, les mesures proposées devront être incitatives à l'utilisation des transports collectifs et des modes actifs et dissuasives pour les véhicules particuliers. Les études de régulation visant à la mise en œuvre du poste de gestion et de régulation des carrefours ainsi que l'ensemble des actions d'optimisation de la gestion de la circulation devront donc être menées en étroite interconnexion avec le Plan de circulation (définition d'une stratégie de régulation en amont du plan d'action), à l'image de ce qui est entrepris à Ouagadougou (**Encadré 19**).

Encadré 19 – Suivi et gestion du trafic à Ouagadougou

Dans le cadre du Projet d'Appui à la Mobilité de Ouagadougou (PAMO), la Mairie de Ouagadougou a engagé en 2006 une démarche visant l'amélioration des conditions de circulation et une meilleure accessibilité au centre-ville. La première étape de cette démarche a été l'élaboration d'un schéma de circulation simplifié, capable de préfigurer le futur plan de circulation de la ville, et devant permettre les améliorations les plus urgentes à mettre en œuvre à court terme. Le schéma d'amélioration de la circulation a été conçu en plusieurs temps :

- Pré-diagnostic succinct des conditions actuelles de circulation et d'accès au centre-ville, comprenant un important volet d'enquêtes de trafic routier (comptages en section et aux carrefours) ;
- Définition des orientations stratégiques et techniques permettant d'optimiser les conditions d'accès au centre-ville, en tenant compte simultanément d'objectifs tels que la fluidité des circulations, la sécurité des usagers, la qualité des espaces publics, etc. ;
- Identification des principales dispositions à prendre à court terme (2015) pour améliorer les conditions d'accès au centre-ville, en préfigurant l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de circulation plus approfondi. Les améliorations proposées à l'issue de ce travail reposaient principalement sur un fonctionnement optimisé des infrastructures de voirie existante (excluant de fait certaines solutions lourdes).

En 2014, dans le cadre de ce même programme, la mairie a entrepris une deuxième campagne de comptages, en s'appuyant sur le même protocole, mais cette fois-ci pilotée directement par les services municipaux et le personnel formé en 2011. L'objectif de cette deuxième phase consistait à :

- Alimenter « l'Observatoire des déplacements urbains » en cours de constitution, afin d'acquérir une meilleure connaissance des pratiques de déplacements et d'en assurer un suivi régulier. Cet observatoire a vocation à constituer à terme un outil d'aide à la décision en matière de gestion des infrastructures routières et de planification des investissements ;
- Évaluer l'impact des mesures prises jusqu'alors sur le trafic routier, et affiner les pistes d'optimisations, notamment en termes de régulation des carrefours à feux stratégiques.

L'ensemble de cette démarche a permis en premier lieu, la capitalisation de données et le renforcement de capacité des services municipaux. Par ailleurs, elle a permis à la collectivité locale d'apporter des arguments techniques pour éviter des investissements routiers en centre-ville préconisés par certains partenaires. Les deux campagnes de comptages ont en effet montré que si le trafic sur les axes pénétrant augmentait, il se reportait sur les boulevards circulaires plutôt que d'aller dans le centre-ville. Les actions prioritaires à entreprendre ont été identifiées pour optimiser les infrastructures (régulation des carrefours à feux, aménagements ponctuels aux carrefours, etc.) et préfigurer la mise en œuvre de la stratégie globale de gestion de la circulation, à l'étude en 2018.

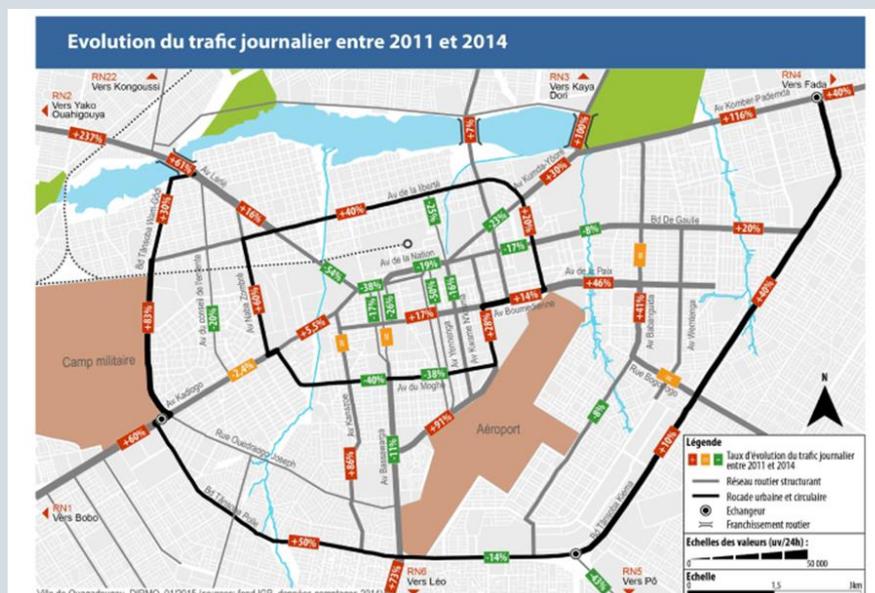


Image 1 – Evolution du trafic journalier au centre-ville de Ouagadougou entre 2011 et 2014⁴⁸

Les études portant sur la gestion de la régulation pourront être lancées rapidement, sous condition de garantir une excellente cohérence entre les volets « plan de circulation », « régulation lumineuse » et « stationnement ». La deuxième action à entreprendre pour l'optimisation des infrastructures sera d'identifier les points durs et de la classer selon les niveaux de priorité d'intervention, pour chacune des maîtrises d'ouvrage (AGEROUTE et collectivités selon les voies voir AO si la maîtrise d'ouvrage des voies bus lui est attribuée). Les points durs pourront notamment être identifiés par la consultation de représentants des usagers (société civile) et des professionnels du transport (SOTRA et HCPTR).

Pour les villes de l'intérieur, Le projet de délégation de l'entretien quotidien de la voirie par les Directions Régionales, en cours de soumission au Ministre des infrastructures économiques, devra être finalisé.

⁴⁸ Ville de Ouagadougou. (2014).

En parallèle, l'entretien (dragage) et le balisage du plan d'eau lagunaire devront être mis en place dans les plus brefs délais par le ministère des transports afin de garantir le bon développement du transport collectif par voie d'eau.

I2 : Soutenir et renforcer les efforts en matière de renouvellement du parc de véhicules et réduire l'impact du secteur des transports sur l'environnement

Renouvellement du parc de véhicules et préservation de l'environnement sont fortement liés dans la mesure où la vétusté du parc de véhicules joue considérablement dans la pollution de l'air des villes africaines. Toutefois ces deux sujets peuvent également être considérés indépendamment :

■ Le renouvellement du parc de véhicules en cours devra être renforcé afin de s'approcher des objectifs énoncés.

De nombreuses mesures ont été initiées pour le renouvellement du parc de véhicules dédiés aux services de transport (marchandises et voyageurs), qui demandent à être soutenues et pour certaines renforcées. En effet, il est estimé que 80% du parc de véhicules a plus de 10 ans, ce qui nécessiterait un renouvellement presque intégral, quand la cible porte sur le renouvellement de 50'000 véhicules à horizon 5 ans et que les moyens mis en œuvre ne permettent d'envisager d'atteindre cette cible qu'à un horizon estimé à 12 ans. L'accélération du processus de renouvellement et le renforcement financier du FDTR sont nécessaires au regard des enjeux de sécurité routière, de confort des usagers pour les véhicules utilisés pour du transport public, et d'environnement liés à la vétusté du parc. Ces mesures, à renforcer ou à développer, concernent :

- L'acquisition de nouveaux bus urbains par la SOTRA (accord passé avec Iveco pour l'acquisition de 500 bus en 2018), dont une partie de bus à gaz ;
 - La parution d'un décret portant sur les valeurs limites de rejets de polluants des véhicules ;
 - La mise en œuvre d'une réglementation portant sur l'âge limite des véhicules de transport artisanal (5 ans pour les taxis, 10 ans pour les minibus et camionnettes, 15 ans pour les cars et camions), qui devra être appliquée par le biais du contrôle technique ;
 - L'aide au financement par le FDTR pour le renouvellement des taxis-compteurs (objectif de renouvellement de 2'000 véhicules en 2018) ;
 - L'aide au financement par le FDTR pour l'acquisition de minicars, cars, camions agricoles et camions-bennes, qui font l'objet d'un plan triennal 2017-2020 (portant sur 3'600 véhicules) ;
 - L'accompagnement par la mise en œuvre de mesures fiscales avantageuses à l'importation des véhicules ;
 - L'application de la limitation de l'âge maximum des véhicules d'importation à 5 ans ;
 - L'institution d'une prime à la casse et l'agrément d'entreprises en charge de la destruction des véhicules ;
 - Le renforcement du contrôle pour assurer le respect des mesures précédentes (notamment pour veiller à ce que les véhicules retirés à Abidjan ne soient pas redéployés dans les villes secondaires) ;
 - La communication autour des actions du FDTR, en lien avec le HCPTTR, qui soutient fortement l'action et a développé des arguments en sa faveur ;
- Des mesures spécifiques visant à améliorer et contrôler la qualité de l'air pourront être mise en œuvre:**

- La vulgarisation du code de l'environnement en mettant l'accent sur les problèmes environnementaux liés au transport (organisation de conférences débats, campagnes de sensibilisation, etc.);
- La mise en place d'une brigade de contrôle des émissions liées au transport;
- La définition et la validation de normes pour le contrôle technique des véhicules;
- La mise en place d'un mécanisme d'analyse de la qualité de l'air (pose de capteurs, collecte et traitement des données, mise à disposition des résultats auprès des experts et du grand public);
- L'institution de la pose des pots d'échappements catalytiques aux véhicules diesel de plus de 5 ans.

Les dispositions réglementaires pour favoriser le renouvellement du parc automobile étant en grande partie en voie de mise en œuvre, la priorité réside dans le renforcement du FDTR. Ces capacités d'action pourront être augmentées par la mobilisation des financements nationaux ou internationaux. Un soutien financier supplémentaire de l'état négocié avec le SEPMBPE permettra d'augmenter les fonds de garantir en garantie et de favoriser l'investissement des banques.

La création d'une entité en charge de la promotion et du contrôle de la qualité de l'air pourrait être instaurée sous la tutelle du MINSEDD, éventuellement par extension des prérogatives de l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE) ou création d'un observatoire dédié.

I3 : Soutenir et renforcer les efforts de prévention, de formation, de contrôle et de suivi pour la sécurité routière

La sécurité routière est un enjeu primordial en Côte d'Ivoire. L'OSER peine actuellement à développer ses compétences par manque de moyens. Toutefois, l'audit récent de la structure devrait permettre d'identifier les besoins structurels ainsi que les pistes d'amélioration pour lui permettre de développer ses actions tant en matière de prévention et d'éducation à la sécurité routière, de formation des conducteurs et professionnels du secteur des transports, que de contrôle des infractions et de suivi de l'accidentologie.

Par ailleurs, en écho à la recommandation S5, des formations et mesures de contrôle spécifique devront être mises en œuvre dans les villes secondaires pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés et notamment des motos taxis. L'encadrement et le référencement des conducteurs de motos taxis facilitera en effet la mise en œuvre de ces mesures (établissement d'un fichier de conducteurs permettant de monitorer les formations, port possible de chasubles facilitant le contrôle). Des campagnes de communication pourront également être mises en place pour sensibiliser l'ensemble des usagers à l'image des initiatives lancées dans certaines villes colombiennes (**Encadré 20**)

Encadré 20 - Campagnes de communication sur la sécurité routière à Bogota

Au début des années 1990, Bogota avait des problèmes de sécurité routière accrus et ses habitants montraient des comportements qui nuisaient aux conditions générales de la mobilité de la ville. Faisant face à une situation jugée chaotique, le Maire Antanas Mockus a introduit des campagnes de communication réussies et originales qui se fondaient sur l'idée que les actions de prévention sont clés pour inverser la situation. En effet, il considérait que les actions préventives entraînaient une réduction des facteurs de risque ayant un impact négatif sur la sécurité routière. Le groupe de campagnes, qui ne portaient pas uniquement sur la mobilité, a été nommé sous le concept de la Promotion de la Culture Citoyenne (« Promoción de la Cultura Ciudadana »).

Les équipes de Mockus avaient comme objectif une amélioration de la perception de sécurité et du savoir-vivre ensemble de Bogota :

En encourageant la participation de la société civile, avec comme objectif de récupérer les valeurs comme la solidarité, la coresponsabilité face aux faits urbains et l'autoréglementation, pour garantir que la ville soit un espace sûr et agréable, les citoyens étaient invités à revoir leur compréhension de sujets de sécurité et de vie commune pour ne plus considérer que ce sont des sujets exclusifs des autorités. (Martin & Ceballos 2004:509).

Pour ce faire, plusieurs campagnes de communication, fondées sur une participation des citoyens, ont été mises en place. Pendant le premier terme à la Mairie de Mockus, quatre actions concernaient la mobilité urbaine :

- Les mimes : La Mairie de Bogota a embauché approximativement 400 mimes pour qu'ils soient vecteurs dans un changement de comportements des usagers des espaces de la mobilité. Les mimes ont existé pendant une période de 6 mois, commençant en Mars 1995, dans plusieurs carrefours de la ville caricaturant les comportements non voulus de tous types d'usagers. Ils imitaient, par exemple, des piétons traversant de manière dangereuse les rues et ils moquaient les conducteurs qui ne respectaient pas les passages piétons. La campagne a été jugée réussie dans ses objectifs et dans sa médiatisation grâce à son originalité et à la présence du Maire lors du lancement des initiatives qui concernaient les mimes. Sans être la seule explication de l'amélioration de la sécurité routière, les campagnes de communication ont partiellement réussi à inverser la courbe du taux d'accidents, passant de 770 morts en 1996 à 620 en 1998 ; les tendances continueraient dans ce sens jusqu'en 2004 (environ 300 décès pour cette année) ;
- Les cartons citoyens : S'appuyant sur la culture du football qui existe en Colombie, l'administration de Mockus a lancé en 1995 des cartons rouges (« tarjetas ciudadanas ») donnés gratuitement à tous ceux qui désiraient les avoir en espérant que les cartons deviennent des instruments pédagogiques. L'idée était d'introduire le langage de football dans les espaces de la mobilité en signalant les comportements rejetés par les citoyens. 1,4 million de cartons ont ainsi été distribués. Une enquête de 1995 signalait que 71% des personnes possédant des cartons les considéraient un outil pédagogique effectif dans l'amélioration des conditions de circulation de Bogota ;
- Les chevaliers des passages piétons : Une troisième campagne de communication a été beaucoup plus ciblée et limitée dans la participation, sans que cela devienne un frein à sa réussite. Suite à une situation excessivement tendue entre conducteurs de taxis et usagers, la ville a décidé d'agir en proposant des formations aux conducteurs. Les autorités, en coopération avec des centres de formation publics et des compagnies pétrolières, ont organisé des ateliers pour les conducteurs. Pendant 3 ans, approximativement 11 000 conducteurs y ont pris part. Cela a abouti à la publication d'un décalogue de bonnes pratiques, rédigé par les conducteurs, censé améliorer les relations entre usagers et conducteurs ;
- Croisements pour écoliers : Les étudiants de Bogota, dans un contexte problématique de mobilité, étaient particulièrement vulnérables ; les accidents de la route étaient la troisième cause de mortalité pour les moins de 14 ans. Les services de la Mairie ont choisi d'organiser trois processus parallèles pour inverser la situation :
 - La mise en place de patrouilles d'étudiants, menées par des enseignants qui accompagnaient des groupes de 10-15 étudiants, avec des chasubles, pendant leurs déplacements à proximité de l'école ;

- L'amélioration de la signalisation sur les itinéraires les plus empruntés à proximité des écoles en s'appuyant sur les élèves des classes supérieures pour produire une signalétique verticale et horizontale qui a été mise en place ;
- Une stratégie de communication, couplée avec un processus d'animation culturelle, qui consistait à annoncer en fanfare, avec la présence de médias, les deux initiatives précédentes.

Les résultats du programme ont été particulièrement positifs : pour les 550 centres éducatifs concernés par le programme, aucun accident mortel n'a été enregistré en 1997.



Image 1 - Mime sur un passage piéton à Bogota⁴⁹



Image 2 – « Tarjeta Ciudadana »⁵⁰

L'augmentation de la capacité d'action de l'OSER nécessite une augmentation de ses ressources financières soit par l'attribution d'une dotation supplémentaire de l'État, soit par l'augmentation de ses ressources propres de formation et de recettes des contrôles de vitesse (radars). La redéfinition du budget de l'OSER devra se faire en partenariat avec le MT et le SEPMBPE.

⁴⁹ <https://ciudadpedestre.files.wordpress.com/2009/0-1/1-1-mockus1-450.jpg>

⁵⁰ http://i.letrada.co/n10/index_html_files/19277.jpg

3.5 Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
E1	Assurer à l'échelle du Grand Abidjan l'exercice de l'ensemble des compétences afférentes à la mobilité urbaine, en créant une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine	Abidjan	MT	MIE, MCLAU, SEMBPE, DAA	<ul style="list-style-type: none"> - Clarifier les compétences, le périmètre, les ressources financières et la composition du conseil d'administration de l'Autorité Organisatrice (AO) - Entériner ces décisions dans les textes législatifs afin d'assurer une parfaite cohérence dans la répartition des compétences et des financements - Promulguer le décret d'application 	Création effective début 2019
E2	Dans les villes de l'intérieur, doter les communes des moyens juridiques, humains et financiers pour assurer à l'échelle métropolitaine l'exercice des compétences afférentes à la mobilité urbaine	Villes de l'intérieur	SEPMBPE	DGDDL, MT, MIE, représentants des collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les ressources financières des collectivités locales pour permettre la création de services de transport et définir leur budget d'exploitation 	Dès que possible
E3	Garantir un financement pérenne pour l'investissement et le fonctionnement des actions menées pour l'amélioration de la politique de mobilité urbaine, à partir d'une communication claire vis-à-vis des bénéficiaires directs et indirects	National	SEPMBPE	MT, MIE, AO, FER, FDTR, représentants des collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Dépêcher une étude globale sur le financement du système de transports urbains : préciser les besoins des agences et exploitants, évaluer les potentiels financiers, etc - Etablir une instance de concertation avec les potentiels contribuables 	Définir dans un premier temps le financement de l'AOM (E1) Poursuivre la réflexion à l'échelle nationale en lien avec (E2)
E4	Développer les capacités existantes en créant des cursus de formation dédiés à la mobilité urbaine et en organisant des sessions de formation continue	National	MT, Ministère de l'éducation supérieure	Universités ivoiriennes, Partenaires internationaux	<ul style="list-style-type: none"> - Recenser les cursus existants et identifier les besoins de formation pour préciser les partenariats, le type de cursus et le contenu de la formation 	Dès que possible (en lien avec E1 et E2)
E5	Renforcer la participation de la société civile en incitant les interlocuteurs à se fédérer et en mettant en œuvre des instances participatives locales	National	MT sauf si la réflexion porte à une échelle plus globale	Communes, Représentants de la société civile	<ul style="list-style-type: none"> - Etat des lieux des instances et processus existants 	Dès que possible (en lien avec E1 et E2)

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
A1	Mettre en application les documents de planification urbaine en les transposant par des plans d'urbanisme de détail	National	MCLAU, SEMBPE	Collectivités, Partenaires internationaux	- Mobilisation des financements pour la réalisation de PUD dans les principales villes du pays et programmation du financement de mise en œuvre	Dès maintenant pour les villes bénéficiant de schémas directeurs d'urbanisme
A2	Instituer des procédures d'approbation des projets permettant de croiser les visions urbanisme et transport	National	MTs, MCLAU, MIE, MIINSEDD	Services compétents des collectivités	- Mise en place d'un comité interministériel pour définir les mécanismes d'évaluation	Dès que possible
A3	Dans les villes secondaires, réaliser des schémas de transport en cohérence avec les schémas directeurs d'urbanisme	Villes de l'intérieur	Collectivités	Ministère des Transports, MCLAU, Partenaires internationaux	- Identifier les programmes de financement auprès des partenaires internationaux et flécher ces financements vers les villes secondaires	Dès que possible

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
S1	Placer les modes actifs au coeur de la stratégie multimodale et de l'aménagement de l'espace public	National	MCLAU	Ministère des Transports et Ministère des Infrastructures, Ministère en charge du Commerce, Agences sous tutelle (AGEROUTE, OSER, SOTRA) en concertation avec les représentants de la société civile (usagers, PMR, commerçants, etc.)	- Création d'un groupe de travail pour la définition d'une Charte de l'espace public	Dès que possible
S2	A Abidjan, définir une politique de stationnement avec un volet spécifique sur le Plateau	Commune du Plateau	AO	Ministère des Transports, DAA et commune du Plateau	- Etude de définition de la stratégie sur le stationnement	Dès création de l'AOM
S3	A Abidjan, mettre en place une politique et un réseau de transport public favorisant l'intermodalité	Grand Abidjan	AO	Opérateurs (SOTRA, STL, CITRANS, HCPTR et STAR)	- Etude de restructuration du réseau - Etude sur l'intégration tarifaire	Dès création de l'AOM
S4	A Abidjan, assurer le suivi contractuel et d'exploitation de l'ensemble des acteurs du transport public institutionnels, conventionnés et artisanaux par l'AOM	Abidjan	AO	Opérateurs (SOTRA, STL, CITRANS, puis STAR avec l'arrivée du metro) HCPTR et FDTR pour le financement pour le transport artisanal	- Définition de contrats d'objectifs pour la SOTRA, STL et CITRANS sur la base d'un audit - Définition de conventions d'exploitation avec les opérateurs artisanaux	Dès création de l'AOM, en lien avec l'étude relative au financement des transports urbains
S5	Dans les villes secondaires, structurer et professionnaliser le transport collectif artisanal	National	MT	Assemblée Nationale, Collectivités territoriales	- Légiférer pour réguler les activités de transport par deux et trois roues motorisés en consultant les collectivités territoriales	Dès que possible
		Villes de l'intérieur	Services compétents des collectivités	HCPTR, FDTR	- Réformer le système de licence pour imposer la structuration des opérateurs pour l'exploitation de lignes	Dès création des services au sein des collectivités

N°	Recommandation	Echelle	Qui ? <i>Quelle institution pour piloter la mise en œuvre ?</i>	Avec qui ? <i>Quelle institution est impliquée / consultée ?</i>	Comment ? <i>Comment mettre en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ?</i>	Quand ? <i>Quels délais de mise en œuvre ? Quelles opportunités et contraintes temporelles ?</i>
I1	Optimiser l'exploitation et l'entretien des infrastructures existantes au service de toutes les mobilités	National	AO, AGEROUTE et collectivités selon les voies	Société civile, SOTRA, HCPTTR	- Identifier les points durs et les classer selon les niveaux de priorité d'intervention - Déléguer l'entretien quotidien de la voirie aux Directions Régionales	Dès que possible
		Grand Abidjan	Ministère des transports		- Lancer les études de gestion de la circulation - Entretien et équiper le plan d'eau lagunaire	Dès que possible
I2	Soutenir et renforcer les efforts en matière de renouvellement du parc de véhicules	National	FDTR	Bailleurs de fonds internationaux, Budget	- Augmenter la capacité d'action du FDTR via des financements nationaux ou internationaux	Dès que possible
I3	Soutenir et renforcer les efforts en matière sécurité routière	National	Ministère des Transports , SEMBPE	OSER	- Augmentation des capacités financières de l'OSER sur la base de son audit	Dès que possible

Figure 30 -Synthèse des recommandations et suggestion de mise en œuvre

Références

- CCAC Secretariat. (2016). West African countries ban Europe's dirty fuel imports - Cleaner fuel to reduce air pollution for more than quarter of a billion people. Disponible en ligne : <http://www.ccacoalition.org/en/news/west-african-countries-ban-europe%E2%80%99s-dirty-fuel-imports>
- INS Côte d'Ivoire. (2013). Enquête sur la demande de transport dans le Grand Abidjan : Enquête Ménage – Rapport Provisoire
- INS Côte d'Ivoire. (2014). Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 - Population Communale Résidente au 15 mai 2014
- INS Côte d'Ivoire. (2014). Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014– Principaux résultats préliminaires
- Kara. (2012). Thika Highway Improvement Project - The Social/Community Component of the Analysis of the Thika Highway Improvement Project. Disponible en ligne : http://csud.ei.columbia.edu/files/2012/11/KARA-report_FINAL.pdf
- Kok Shun, Shung Heng C. (2015). Côte d'Ivoire - Urbanization Review : diversified urbanization. The World Bank. Disponible en ligne : <http://documents.worldbank.org/curated/en/403571468027247309/Cote-d-Ivoire-Urbanization-review-diversified-urbanization>
- Konan Y.G. (2016). Histoire des Transports abidjanais de 1960 à 2016 – Actions pour une mobilité urbaine durable à Abidjan
- Martin G. & Ceballos M. (2004). Bogotá: Anatomía de una transformación – Políticas de seguridad ciudadana 1995-2003. Pontificia Universidad Javeriana. Bogota, Colombia.
- MCLAU. (2017). Bouaké - Schéma Directeur d'Urbanisme 2030
- MCLAU, JICA. (2015). Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) – Rapport final volumes I à III
- Municipalité de Ouagadougou. (2015). Analyse des résultats de la campagne de comptages routiers de novembre 2014
- Nairobi City County. (2014). Transport and urban decongestion committee report - Final report
- Rép. de Côte d'Ivoire, Ministère du Plan et du Développement. (2016). Plan National de Développement 2016-2020. Disponible en ligne : <http://gcpnd.gouv.ci/documentation.php?lang=>
- Rép. de Côte d'Ivoire. (2015). Contribution Prévue Déterminée au Niveau National de la Côte d'Ivoire
- SOTRA. (2011). Plan de redressement et de développement 2012-2016
- Salazar J. (2008). Bogota 1992-2005 – The reversal of the crisis and the planning scheme. Megacities comparative study. Tokyo, Japan.
- Stokenberga A. (2017). Urban accessibility analysis for Dakar, Senegal. The World Bank.
- Stucki M. (2015). Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines. SSATP. Document de Travail n°106. Disponible en ligne: https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf

Textes de lois

- République de Côte d'Ivoire. (2000). Ordonnance n°2000-67 du 9 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des Transports terrestres
- République de Côte d'Ivoire. (2003). Loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales
- République de Côte d'Ivoire. (2003). Loi n°2003-489 du 26 décembre 2003 portant régime financier, fiscal et domanial des collectivités territoriales

République de Côte d'Ivoire. (2012). Loi n°2012-1128 du 13 décembre 2012 portant organisation des collectivités territoriales

République de Côte d'Ivoire. (2014). Loi n°2014-451 du 05 août 2014 portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale

République de Côte d'Ivoire. (2014). Loi n° 2014-452 du 05 août 2014 portant mode de création, attributions, organisation et fonctionnement du district autonome

République de Côte d'Ivoire. (2014). Loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du transport intérieur (LOTI)

République de Côte d'Ivoire. (2017). Loi de Finances portant Budget de l'Etat pour l'année 2018

République de Côte d'Ivoire. (2017). Décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 portant sur la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en côte d'Ivoire

Annexes

Annexe 1 - Sources des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes ivoiriennes d'étude

	SOURCES	Accessible au lien
DEMOGRAPHIE		
Population nationale (<i>million, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL
Projection de population (<i>million, 2030</i>)	UN Habitat (2030)	http://urbandata.unhabitat.org/explore-data/?countries=CI,ET,GH,GN,KE,NG,RW,SN&indicators=population
Densité de population (<i>pop. / km², 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.DNST
URBANISATION		
Taux d'urbanisation (<i>%, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS
Taux de croissance urbaine (<i>%, 2010-2015</i>)	Banque Mondiale (2010-2015)	https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=C
Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants (2015)	UN Habitat (2015)	UN Habitat (https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/ , File 12)
ECONOMIE		
PIB par habitant (<i>\$PPA, 2016</i>)	Banque Mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD
Taux de croissance économique (<i>% / an, 2010-2015</i>)	Banque Mondiale (2010-2015)	https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=C
Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté (<i>2011 PPA, % de la pop.</i>)	Banque Mondiale (2005 to 2015 selon les pays)	https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY?locations=KE-ET-RW-GH-NG-GN-SN-CI
Indice de développement humain (<i>0-1 scale, 2015</i>) 0 - faible, 1 - fort développement humain	UNDP, Rapport sur le développement humain (2015)	http://hdr.undp.org/en/composite/HDI
GOVERNANCE ET AFFAIRES		
Doing Business (<i>Distance de la frontière, 2017</i>) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	Doing Business, Distance à la frontière (2017)	http://www.doingbusiness.org/data/distance-to-frontier
Indice de Perception de la Corruption (<i>1-100, 2016</i>) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	Transparency International (2016)	https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016
MOTORISATION		
Prix de l'essence / diesel (<i>US\$ / L, 2016</i>)	Banque mondiale (2016)	https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.SGAS.CD / https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.DESL.CD
Véhicules privés en circulation (2015)	OICA (2015)	OICA http://www.oica.net/category/vehicules-in-use/
Taux de motorisation (<i>véhicules privés / 1 000 habitants, 2015</i>)		
Mortalité par accidents de la route (<i>mortalité / 100 000 habitants, 2015</i>)	Banque Mondiale (2015)	https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.TRAF.P5?locations=C&view=chart

	Sources	Accessibilité au lien
DEMOGRAPHIE		
Population métropolitaine (<i>million, 2015</i>)	UN Habitat (2015)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12
Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération (<i>%, 2015</i>)	UN Habitat (2015)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 16
Taux de croissance urbaine (<i>%/ an, 2015-2020</i>)	UN Habitat (2015-2020)	https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 14
QUALITE DE VIE		
Qualité de vie dans les villes africaines (<i>classement EPFL-AMB, 2017</i>)	EPFL-AMB (2017)	https://www.yabiladi.com/articles/details/51277/classement-epfl-amb-marrakech-meilleure-ville.html
Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP (<i>note 0-100, 2014</i>)	UITP (2014)	http://www.uitp.org/sites/default/files/members/140124%20Arthur%20D.%20Little%20%26%20UITP_Future%20of%20Urban%20Mobility%202%20_Full%20study.pdf
DEMANDE DE MOBILITE		
Taux de motorisation (<i>véhicules / 1 000 habitants</i>)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Nombre de déplacements journaliers (<i>million</i>)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Nombre de déplacements motorisés journaliers (<i>million</i>)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant (<i>million</i>)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Distance moyenne de déplacement (km)	Pas de données	
Part modale des véhicules personnels (%)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Part modale des transports publics dont transport artisanal (%)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
Part modale des mobilités douces (%)	INS, EMD 2013 à Abidjan	
OFFRE DE TRANSPORT		
Nombre de véhicules de transport public	MCLAU & JICA, SDUGA (2013)	
Nombre de véhicules de transport artisanal (<i>sauf taxis</i>)	MCLAU & JICA, SDUGA (2013)	
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes (km)	Konan (2016)	
Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet (km)	Sources diverses	

Annexe 2 - Grille de lecture de la matrice de la Gouvernance

Secteur		Aménagement urbain	Transport public					Espace public				
			Transport institutionnel collectif (train, métro, bus, bateaux, etc)	Gares routières	Transport artisanal collectif		Taxis (voitures, motos, trois-roues)	Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
					Professionnalisé	Non-professionnalisé (minibus, voitures)					Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Définition d'un Schéma Directeur d'Urbanisme	Définition d'une politique et/ou d'un plan de mobilité urbaine multimodale									
	Financement		Définition d'un projet de ligne ou de réseau	Planification des gares routières	Définition d'un réseau ou de points d'arrêts		Définition d'un schéma directeur des infrastructures routières	Définition d'une stratégie de gestion de la circulation (plan de circulation, modération du trafic, stratégie de régulation lumineuse, etc.)	Définition d'une stratégie de stationnement	Elaboration d'une politique de promotion des modes actifs et d'un plan d'infrastructures		
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Cadre réglementaire de l'urbanisme	Supervision et réglementation des services de transport public				Définition de standard de construction	Définition d'un cadre réglementaire (code de la route) et mise en application par les forces de l'ordre				
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation		Permis de construire	Contractualisation entre l'autorité et l'opérateur		Attribution des licences d'exploitation				Contractualisation avec des opérateurs de stationnement		
	Tarifification		Politique tarifaire envers les usagers	Politique tarifaire envers les transporteurs	Politique tarifaire envers les usagers		Péages			Tarification du stationnement sur voirie ou en ouvrage		
	Infrastructure, Equipement	Infrastructures de réseaux urbains hors transport	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures et propriété des véhicules et équipement	Maîtrise d'ouvrage et propriété de l'infrastructure	Maîtrise d'ouvrage des infrastructures (Arrêts de bus, stations de taxis)		Maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières	Maîtrise d'ouvrage des équipements de signalisation lumineuse	Maîtrise d'ouvrage du déploiement d'horodateurs et/ou de parking en ouvrage	Maîtrise d'ouvrage des trottoirs	Maîtrise d'ouvrage des pistes cyclables	
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance		Exploitation et maintenance des véhicules et des infrastructures	Gestion des gares (par une entreprise ou un syndicat d'exploitants artisanaux)	Exploitation et maintenance des véhicules		Entretien, maintenance	Entretien et maintenance des feux de circulation, de la signalisation horizontale et verticale	Exploitation et maintenance du stationnement en ouvrage et sur voirie	Nettoyage, entretien, maintenance des infrastructures modes actifs		

Annexe 3 - Aperçu des échanges tenus lors du Forum de la Mobilité Urbaine en Côte d'Ivoire

Reportage photographique



Mention des recommandations du rapport intermédiaire parmi les priorités des participants au forum

