



**RAPPORT FINAL**

# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes guinéennes

Octobre 2018

Un partenariat international soutenu par



United Nations  
Economic Commission for Africa



WORLD BANK GROUP

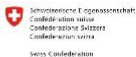
# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes guinéennes





# Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes guinéennes

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](http://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

Résumé exécutif.....	13
Introduction .....	15
1. Problématique de la mobilité urbaine en Guinée .....	17
1.1 Développement urbain au niveau national.....	17
1.1.1 Tendance nationale : une reprise économique difficile.....	17
1.1.2 Une polarisation sur la capitale économique .....	18
1.2 Un niveau de motorisation des ménages encore faible.....	21
1.3 Description des enjeux de mobilité urbaine .....	24
1.3.1 Conakry, une capitale dans l'impasse .....	24
1.3.2 Les villes secondaires: capitales régionales sans politique de mobilité.....	33
1.4 Un contexte national peu favorable mais en cours de restructuration en profondeur....	37
1.4.1 Une refonte du cadre législatif en cours.....	37
1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine .....	43
2. Aperçu des thématiques prioritaires.....	48
2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain .....	48
2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain.....	53
2.3 Participation de la société civile à la gestion du transport urbain .....	55
2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes .....	56
2.5 Performances du transport public (en particulier la réforme du transport artisanal).....	58
2.6 Soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	60
2.7 Autres thématiques transversales.....	60
2.7.1 Sécurité routière .....	60
2.7.2 Qualité de l'air.....	61
3. Recommandations .....	62
3.1 Recommandations pour l'efficacité de la Gouvernance (Enable) .....	62
3.1.1 Cadre institutionnel.....	62
3.1.2 Financement.....	66
3.2 Recommandations pour l'efficacité de l'usage des sols (Avoid) .....	69
3.3 Recommandations pour l'efficacité du système de transport multimodal (Shift).....	69
3.4 Recommandations pour l'efficacité de l'usage de la voirie et des véhicules (Improve) ...	76
3.5 Synthèse des recommandations .....	79
Annexes.....	83



## 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 .....	15
Figure 2- Données statistiques sur les huit pays pilotes de l'étude.....	17
Figure 3 – Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes guinéennes .....	18
Figure 4 - Densité d'habitants par secteur (PAST/PDU-EMM, 2018).....	19
Figure 5 : Nouvelles immatriculations du parc automobile en circulation à Conakry de 2003 à 2013 .....	21
Figure 6 - Taux de motorisation – deux roues motorisés compris (d'après données PAST/PDU-EMM, 2018) .....	22
Figure 7 - Proportion de ménages selon le nombre de voitures possédées par les ménages habitant les différentes communes de l'agglomération (PAST/PDU-EMM, 2018) .....	23
Figure 8 - Revenu moyen mensuel des ménages de l'agglomération de Conakry en fonction du nombre de voitures possédées (PAST/PDU-EMM, 2018).....	23
Figure 9 – Caractéristiques moyennes par mode de transport à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018) ..	25
Figure 10 – Distribution modale, tous modes, voyages par jour à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018)	25
Figure 11 – Distribution des motifs de déplacement à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018).....	26
Figure 12 – Part de la marche à pied par commune (PAST/PDU-EMM, 2018).....	26
Figure 13 : La voirie tertiaire dans la banlieue de Conakry et les aménagements piétons à Kaloum	27
Figure 14 : Autoroute Le Prince, en heure creuse (à gauche) utilisée dans un seul sens en heure de pointe (à droite) .....	28
Figure 15 : Nombre d'autorisations de transport urbains (licences) délivrées à Conakry de 2010 à 2016 (BRTT, 2017) .....	29
Figure 16 – Le Conakry Express : un matériel initialement prévu pour du transport interurbain .....	30
Figure 17 – Accidents de la route et nombre de victimes en Guinée (PAST/PDU, 2018).....	31
Figure 18 – Carte de la vision stratégique de Conakry en 2040 .....	32
Figure 19 - Recettes administratives enregistrées au Trésor par région en GNF (DNNT, Rapp. Activités 2014) .....	34
Figure 20 : Perspective d'une rue commerciale à Kindia et services de mototaxi à Kindia.....	35
Figure 21 -Données statistiques à Kindia et Conakry .....	36
Figure 22 - Frise chronologique des transports urbains en Guinée.....	42
Figure 23 - Effectifs des services du Ministère des Transports en décembre 2015 (PAST, 2016) .....	49
Figure 24 – Matrice SWOT des enjeux institutionnels.....	50
Figure 25 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Conakry.....	51
Figure 26 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Kindia .....	52
Figure 27 –Financement de la mobilité urbaine à Conakry .....	54

Figure 28 – Matrice SWOT des enjeux de financement .....	54
Figure 29 – Matrice SWOT des enjeux liés à la société civile .....	55
Figure 30 – Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale.....	57
Figure 31 – Matrice SWOT des enjeux liés aux performances de transport public.....	59
Figure 32 – Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires.....	60
Figure 33 – Les six thématiques de l'étude et le cadre conceptuel EASI.....	62

## Liste des encadrés

Encadré 1 - Le Plan de Déplacements Urbains de Conakry (PDU) : Actions Immédiates (2020), Scénarios contrastés de transport (Horizons 2025 & 2035) et Vision Stratégique (2040 .....	31
Encadré 2 – Le CETUD, autorité organisatrice des transports urbains à Dakar.....	64
Encadré 3 – Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) .....	65
Encadré 4 – « 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.....	66
Encadré 5 – Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos.....	67
Encadré 6 – Retours d'expérience sur la réalisation de systèmes BRT dans le monde.....	70
Encadré 7 - « Ouvrir » ou « fermer » les corridors de transport public et l'impact sur la performance des transports publics.....	71
Encadré 8 – Réguler la participation des deux et trois roues motorisés dans le système de transport : l'exemple du Kenya.....	72
Encadré 9 – L'AFTU, le renouvellement du parc et la professionnalisation des acteurs à Dakar.....	74
Encadré 10 – Renforcement des capacités: l'exemple du transport artisanal au Cap (Afrique du Sud).....	75
Encadré 11 – La prise en compte des transports non-motorisés à Kigali.....	77
Encadré 12 – À Bogota (Colombie), des projets d'aménagement de l'espace public très efficaces, mais peu médiatisés .....	77

## Liste des Annexes

Annexe 1– Sources des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes guinéennes d'étude.....	83
Annexe 2 - Grille de lecture des matrices de la gouvernance .....	85
Annexe 3 – Résultat de la consultation auprès des participants du Forum .....	86
Annexe 4 – Photos du Forum de la mobilité urbaine en Guinée.....	87



## 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 Alioune Thiam et Pablo Salazar Ferro. 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.



## Acronymes et abréviations

AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes - Guinée
ANAIM	Agence Nationale des Infrastructures Minières
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ASTRG	Annuaire Statistique des Transports de la République de Guinée
BAD	Banque Africaine de Développement
BRT/BHNS	Bus Rapid Transit/Bus à Haut Niveau de Service
BRTT	Bureau Régional des Transports Terrestres
BSD	Bureau de Stratégie et Développement
CADAC	Centre d'Administration d'Automobile de Conakry
CBG	Compagnie des Bauxites de Guinée
CBK/Rusal	Compagnie de Bauxite de Kindia
CCIAG	Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat de Guinée
CCNUCC	Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCTVA	Centre de Contrôle Technique de Véhicules Automobiles
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CGQA	Centre de Gestion de la Qualité de l'Air
CIAT	Comité interministériel d'Aménagement du Territoire
CMD/CD/CC	Chef de Mission Diplomatique/Corps Diplomatiques/Corps consulaires (Immatriculation)
CNTG	Confédération Nationale des Travailleurs de la Guinée
CPDN	Contribution prévue déterminée au niveau National
CPEG	Confédération Patronale des Entreprises de Guinée
DGGG	Direction Générale des Garages du Gouvernement
DNTT	Direction Nationale des Transports Terrestres / Ministère des Transports
DSRP	Document de Réduction de la Pauvreté
EGSR	Etats Généraux de la Sécurité Routière
EP	Etablissements Publics (Immatriculation de véhicule)
EPIC	Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial
FER	Fonds d'Entretien Routier
FSPNTMG	Fédération Syndicale Professionnelle Nationale des Transports et de la Mécanique Générale
GNF	Francs de la république de Guinée
IEC	Information, Education, Communication
INS	Institut National de la Statistique

LOTRIT	Loi d'Organisation des Transports Intérieurs et des Intermédiaires de Transports
METROBUS	Bus à Haut Niveau de Service/Bus Rapid Transit
MSPC	Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile
MT	Ministère des Transports
MTP	Ministère des Travaux Publics
MTPT	Ministère des Travaux Publics et des Transports
MVAT	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire
OBSERMU	Observatoire de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine
OD	Origines-Destinations
OI	Organisations Internationales (Immatriculation de véhicule)
ONG	Organisations Non Gouvernementales
PAC	Port Autonome de Conakry
PAGSEM	Projet d'Appui à la Gouvernance du Secteur Minier
PAST	Projet d'Appui au Secteur des Transports
PAT/AT	Partenaires Techniques/Assistance Technique (Immatriculation de véhicule)
PCK	Plan de Circulation de Kaloum
PCSPG	Plateforme de Concertation du Secteur Privé Guinéen
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PIB	Produit Intérieur Brut
PTF	Partenaire Technique et Financier
RATP	Régie Autonome des Transports de Paris
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SDAU	Schéma Directeur d'Urbanisme et d'Aménagement
SGG	Secrétariat Général du Gouvernement
SITRASS	Solidarité Internationale pour les Transports en Afrique Sub-Saharienne
SIVITA	Société Internationale de Visites Techniques Automobiles
SNCFG	Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée
SOGUITRANS	Société des Transports de Guinée
SOTRAGUI	Société des Transports de Guinée
SSATP	Programme de Politiques de Transports en Afrique
SYSTRA	Groupe de conseil et d'ingénierie en infrastructures de transport
TUV	Taxe Unique sur les Véhicules
UNTRG	Union Nationale des Transporteurs Routiers de Guinée
VA	Véhicules de l'Administration (Immatriculation de véhicule)

## Résumé exécutif

Dans le cadre des activités "mobilité urbaine", le SSATP a lancé un programme pour appuyer la mise en œuvre de politiques visant à améliorer l'accessibilité et la mobilité dans les zones urbaines d'Afrique dans huit pays membres du programme (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Guinée, Ghana, Kenya, Nigéria, Rwanda, Sénégal). Six domaines ont été considérés 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.

En Guinée, ce travail a été mené en partenariat avec la Direction Nationale du Transport Terrestre, au sein du Ministère des Transports. Il a permis d'identifier les principaux défis auxquels Conakry et les villes de l'intérieur du pays font face, et de produire des recommandations qui ont été largement discutées les 8 et 9 mai 2018, dans le cadre du Forum de la Mobilité Urbaine organisé sous l'égide du Ministère des Transports et avec l'appui technique et financier du Projet d'Appui au Secteur des Transports (PAST).

La Guinée a connu une période d'instabilité politique jusqu'en 2010 ainsi que des difficultés économiques par la suite. Les enjeux de mobilité urbaine ne se sont pas retrouvés au cœur des problématiques politiques, bien que des espoirs ont été mis dans le train Conakry Express et le déploiement d'un réseau de bus dans la capitale du pays. Toutefois ces tentatives de développement d'une offre de transport public ont connu de nombreuses difficultés et ont montré le besoin de structuration institutionnelle préalable à l'investissement dans des infrastructures et du matériel roulant, ainsi que le besoin de penser globalement la mobilité pour garantir le succès de ce type d'investissement.

La circulation automobile à Conakry est particulièrement mauvaise, du fait de la configuration urbaine de cette métropole où le centre administratif et économique est situé au bout d'une presque île étroite. Par ailleurs, les voiries secondaires et tertiaires dans l'agglomération font cruellement défaut pour permettre notamment d'améliorer les conditions de déplacements des piétons, qui représentent la majorité des déplacements tous les modes confondus.

Dans les autres villes du pays, la problématique de la mobilité urbaine est encore embryonnaire. Seules les grandes artères sont goudronnées et les services de transport (que ce soit en taxis collectifs ou moto-taxis) sont auto-organisés.

Les recommandations de la troisième partie du présent document invitent à structurer un schéma de gouvernance dans l'agglomération de Conakry, en créant notamment une Autorité Organisatrice de Transport qui aura vocation à mettre en œuvre les actions prévues dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains. Parmi elles, le développement d'un système de transport public de masse qui pourrait permettre de désengorger la presque île, mais également la mise en place d'un plan de circulation.

Dans les villes de l'intérieur, il s'agit d'une part d'anticiper des problèmes constatés actuellement à Conakry et de réglementer la prolifération des deux-roues motorisés qui engendrent d'importants problèmes de sécurité routière. L'enjeu est également de doter les administrations locales de services administratifs capables de chapeauter les opérateurs de transport et de contribuer à leur planification.

La prise en compte des recommandations détaillées dans ce rapport devrait permettre aux autorités guinéennes d'un point de vue économique, d'assurer le rôle de Conakry et des plus grandes villes du pays comme moteurs de la croissance tout en optimisant les dépenses publiques, d'un point de vue

social d'assurer une accessibilité aux emplois et aux services pour un maximum de ménages en milieu urbain tout en réduisant le risque de mortalité routière, et d'un point de vue environnemental de placer le pays sur une trajectoire plus soutenable en améliorant l'efficacité énergétique du secteur et en réduisant la pollution de l'air.

## 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"**<sup>1</sup>.

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.

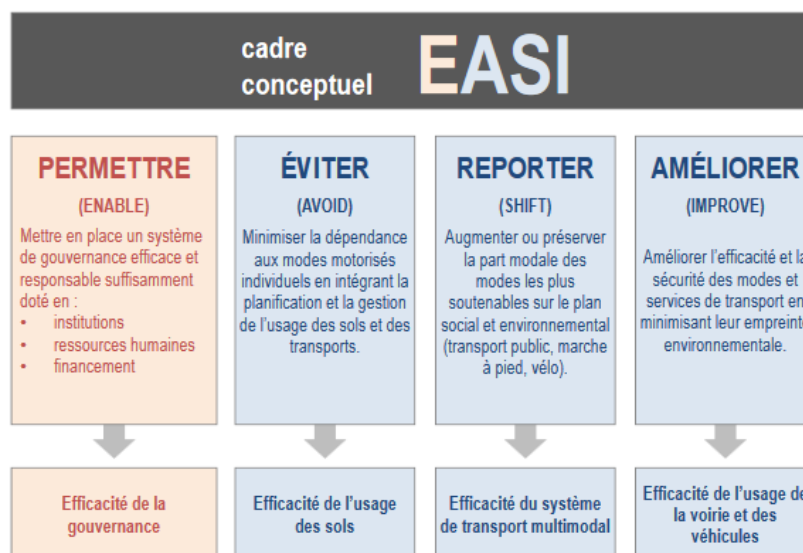


Figure 1 - EASI, un cadre conceptuel pour guider l'action publique vers l'accessibilité et la mobilité durables dans les villes africaines

<sup>1</sup> 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](https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP106-Urban%20Mobility_FR.pdf)



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 Guinée. Celui-ci a été établi grâce à l'expérience des experts mobilisés, à des visites de terrain à Conakry et à Kindia, 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 guinéennes 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 8 et 9 mai 2018, dans le cadre du Forum de la Mobilité Urbaine organisé sous l'égide du Ministère des Transports et avec l'appui technique et financier du Projet d'Appui au Secteur des Transports (PAST) engagé dans le cadre d'une assistance technique au Gouvernement guinéen par l'Union européenne (UE). Ce forum, introduit par le Conseiller Economique du Ministre d'Etat, Ministre des Transports, a rassemblé près d'une cinquantaine d'acteurs et décideurs nationaux et locaux 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 le forum a été enrichie de retours d'expérience afin d'offrir des sources d'inspiration aux décideurs guinéens.

# 1. Problématique de la mobilité urbaine en Guinée

## 1.1 Développement urbain au niveau national

La République de Guinée est un pays côtier situé en Afrique de l'ouest, couvrant une superficie de 245 857 km<sup>2</sup>. Le pays est limité à l'ouest par l'Océan Atlantique. Il est frontalier de six pays : la Guinée Bissau, le Sénégal et le Mali, au nord, la Côte d'Ivoire, à l'est, le Libéria et la Sierra Léone, au sud.

En 2014, le dernier recensement général de la population et de l'habitat (RGPH3, 2014), faisait état de 10,5 millions d'habitants. Cette population est caractérisée par sa jeunesse (près de la moitié a moins de 15 ans et les plus de 65 ans représentent moins de 5% de la population), une croissance rapide (3,1% par an) et une inégale répartition sur le territoire national. En 2016, la Banque mondiale estimait la population guinéenne à 12,4 millions d'habitants. Le taux d'urbanisation de la population est de 38%.

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 une densité nationale faible, un fort taux de croissance urbaine (3,5%) accompagné d'une croissance économique plus faible que la plupart des pays concernés.

	COTE D'IVOIRE	ETHIOPIA	GHANA	GUINEA	KENYA	NIGERIA	RWANDA	SENEGAL
<b>DEMOGRAPHIE</b>								
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 <sup>2</sup> , 2016)	75	102	124	50	85	204	483	80
<b>URBANISATION</b>								
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
<b>ECONOMIE</b>								
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
<b>GOVERNANCE ET AFFAIRES</b>								
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
<b>MOTORISATION</b>								
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 (2018)	640 000	620 000						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'étude<sup>2</sup>

### 1.1.1 Tendances nationales : une reprise économique difficile

De la disparition du Président Ahmed Sékou Touré en 1984, à l'avènement du Professeur Alpha Condé, en 2010, le pays a connu une longue transition militaire. Le retour à l'ordre constitutionnel a permis la mise en œuvre d'importantes réformes structurelles assorties de mesures de redressement économique et financier.

<sup>2</sup> Données Banque Mondiale, Doing Business, OICA, UNDP, UN Habitat et Transparency International, détails des sources en annexe

Toutefois la croissance économique n'a pas suivi automatiquement cette évolution. Si en 2012 l'économie guinéenne a connu un taux de croissance de 3,9%, cette relance a été ralentie en 2013 (2,3%) et 2014 (1,1%) en raison de plusieurs facteurs défavorables: la persistance d'une faible production électrique, des contestations politiques et l'irruption de la fièvre à virus Ebola. En 2014, cette crise sanitaire a entraîné l'interruption de la production de minerais qui portent traditionnellement l'économie guinéenne. Le pays possède les plus grandes réserves mondiales de bauxite (qui permet de produire l'aluminium) ainsi que des réserves de minerai de fer, d'or et de diamant.

Le déficit budgétaire, dons compris, a fortement augmenté: il est passé d'environ 27 millions de dollars US (1,1% du PIB) en 2012 à 51 millions de dollars US (2% du PIB) en 2013 et à 110 millions de dollars US (3,9% du PIB) en 2014<sup>3</sup>. Toutefois, le pays a vu son taux d'inflation, particulièrement élevé les années précédentes, se réduire au cours de la même période où il est passé de 15% à 9%. Celui-ci est toutefois reparti à la hausse en même temps que la croissance économique les années suivantes. En 2016 et 2017, l'économie guinéenne a affiché des taux de croissance de 10 % et 8,2 %<sup>4</sup>.

Toutefois, l'économie guinéenne peine à créer des emplois pour les jeunes urbains diplômés de l'enseignement supérieur qui représentent la majorité des chômeurs. Le taux de chômage moyen est de 15,4% au niveau national, de 19,1% à Conakry et de 11,1% en moyenne dans les autres centres urbains, selon le Ministère du Plan et de la Coopération Internationale.

### 1.1.2 Une polarisation sur la capitale économique

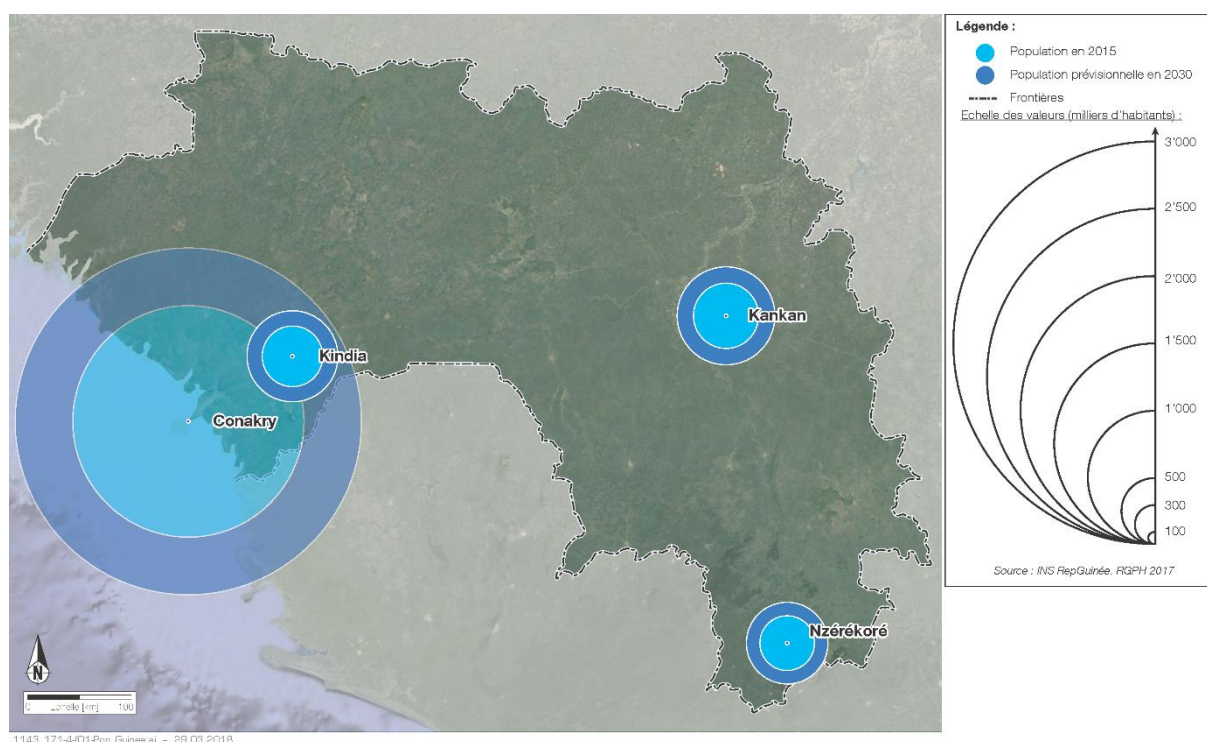


Figure 3 – Population 2015 et projection en 2030 dans les principales villes guinéennes

<sup>3</sup> Ministère du Plan et de la Coopération Internationale/Direction Nationale du Plan et de la Prospective, 2016, Situation économique et sociale de la Guinée, 2012-2014.

<sup>4</sup> Données Banque Mondiale ( <https://databank.worldbank.org> )

### Conakry, symbole de la macrocéphalie

Conakry se situe sur la presqu'île de Kaloum et se prolonge vers l'intérieur par le massif de Kakoulima qui culmine à 1007 m. Le relief de la région est caractérisé par une plaine côtière et une série de collines aux versants à pente douce et uniforme vers l'océan.

Avec 2,3 millions d'habitants<sup>5</sup>, Conakry compte la moitié de la population urbaine sur moins de 1% du territoire national. La population est répartie sur 450 km<sup>2</sup> soit une densité moyenne proche de 2 400 habitants/km<sup>2</sup>. La Figure 4 présente la densité des habitants sur le territoire de l'agglomération.

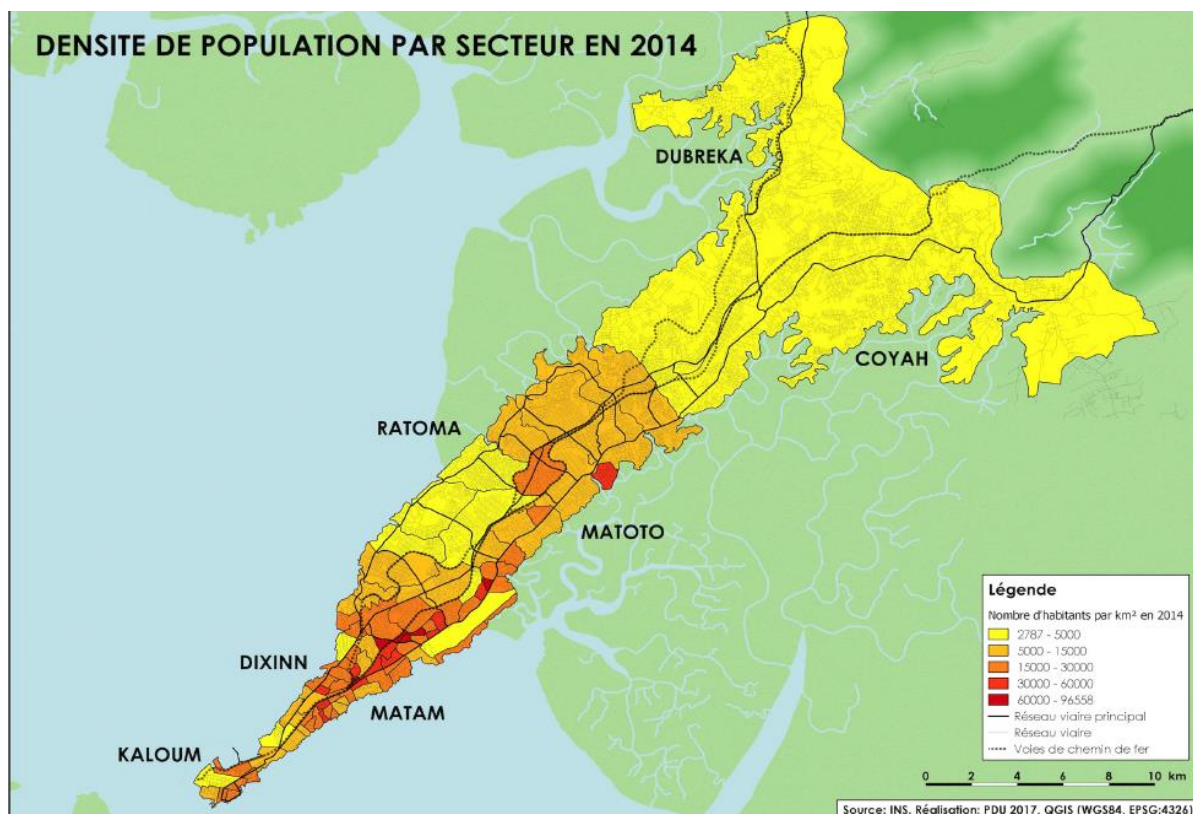


Figure 4 - Densité d'habitants par secteur (PAST/PDU-EMM, 2018)

C'est à la pointe de la presqu'île de Kaloum que se concentrent aussi bien les centres administratifs et financiers nationaux que des infrastructures majeures telles que le Port Autonome de Conakry. De fait, c'est la destination par excellence de l'exode rural, ce qui explique son taux de croissance démographique d'environ 6,6% par an.

Cette croissance démographique va se traduire par une pression très forte sur le logement et les services essentiels en milieu urbains : éducation, santé, transport, etc. La Politique Nationale de l'Habitat (Vision Habitat 2021) élaborée en 2010 vise à planifier cette croissance urbaine. C'est également un défi pour tous les services publics urbains qui doivent d'une part aux besoins essentiels des populations et d'autre part accompagner la croissance économique.

Conakry qui jouissait d'un statut spécial relativement aux autres villes de l'intérieur (jusqu'aux élections locales du 4 février 2018) est subdivisée en 5 communes : Kaloum, Dixinn, Matam, Matoto et Ratoma. IL n'existe pas d'entité métropolitaine pour gérer les questions urbaines à l'échelle métropolitaine.

Une mission d'appui institutionnel auprès du ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT), sur financement de l'Union européenne (UE) a cependant permis de relancer les politiques

<sup>5</sup> Selon UN Habitat

de planification et d'aménagement du territoire, d'adapter le cadre institutionnel, et de commencer à mettre en place des instruments opérationnels dans l'agglomération de Conakry.

Le Comité interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) marque ainsi un premier jalon de la relance de ces politiques abandonnées depuis plus d'un quart de siècle. Dans ce contexte, l'étude "Grand Conakry - Vision 2040" est le cadre de référence de l'élaboration du futur schéma directeur de l'aire métropolitaine de la ville-capitale. En termes de périmètre, celle-ci s'étend bien au-delà de la presque-île dans une logique de métropolisation des villes situées dans la région administrative de Kindia ainsi que la préfecture de Fria. Elle a pour objectif de fixer les grandes orientations que le CIAT sera amené à promouvoir en matière d'aménagement du territoire et de politique de la ville, dans un cadre de développement cohérent et durable.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Conakry, qui inclut les communes de Coyah et de Dubréka sises dans la région administrative de Kindia, ambitionne d'organiser la mobilité dans l'aire métropolitaine et de définir une stratégie de réorganisation des voiries urbaines et des transports en commun en vue d'apporter des réponses aux dysfonctionnements actuels.

### **Kankan, la deuxième ville par la population**

Située en Haute-Guinée sur le fleuve Milo, Kankan est la deuxième ville par sa population et la plus grande en termes de superficie. Elle est capitale de la région et chef-lieu de la préfecture de Kankan. En 2014, la population de l'aire urbaine est estimée à 470'000 habitants. Elle se distingue par son caractère universitaire, son port fluvial et un petit aéroport. Il s'y pratique principalement des activités agricoles (cultures vivrières et de rente) et agro-industrielles (égrenage de coton).

### **Kindia, principal pôle urbain aux portes de la capitale**

La ville de Kindia, située à 140 km de Conakry, est considérée comme le principal pôle urbain des environs de la capitale. Elle compte environ 350'000 habitants (2017). Porte d'entrée de Conakry depuis l'intérieur du pays, elle est implantée au cœur d'un environnement naturel de très grande qualité et dispose de réels atouts en termes de développement touristique, agricole et agro-industriel. De nouvelles infrastructures de transports structurantes, à savoir, la future autoroute Conakry-Mamou et le futur chemin de fer Conakry-Kankan devraient conforter les ambitions affichées d'en faire un pôle majeur d'un réseau de villes solidaires, bien organisé et relié à la capitale.

### **Nzérékoré, ville frontière**

Chef-lieu de la préfecture et capitale de la région éponyme, elle est la plus grande ville de la Guinée forestière, au sud-est, et la troisième ville du pays. Nzérékoré est à une élévation de 480 m et son relief est accidenté. Le plateau est dominé par des collines et des monts. Sur une superficie de 47,3 km<sup>2</sup>, sa population est estimée à environ 300'000 habitants en 2016, prenant en compte les réfugiés, soit une densité d'environ 6'300 habitants/km<sup>2</sup>.

### **Boké, ville-carrefour**

Située sur la côte maritime de la Guinée, Boké, chef-lieu de préfecture et capitale de la région du même nom, est une ville qui s'étend sur les bords du Rio Nunez. Elle est localisée dans la partie Nord-Ouest appelée Guinée maritime, et est frontalière du Sénégal et de la Guinée Bissau. En 2017, on estime la population à 100'000 habitants répartis sur une superficie de 334 km<sup>2</sup>, soit une densité de près de 300 habitants/km<sup>2</sup>. Une route goudronnée permet de réaliser rapidement la distance de 250 kilomètres qui la sépare de Conakry. Boké est traversée par le réseau ferré qui relie la mine de bauxite de Sangarédi au port de Kamsar. Ces 135 km de voie ferrée sont exploités par la Compagnie de Bauxite de Guinée (CBG).



## 1.2 Un niveau de motorisation des ménages encore faible

### Une motorisation très faible au niveau national

Il y a peu de données quantitatives fiables et actualisées sur l'état actuel du parc de véhicules circulant en Guinée. Cette situation s'explique d'une part par le dénuement en ressources, notamment humaines et matérielles, des services en charge de la gestion des données mais aussi de la pluralité des acteurs ayant pouvoir d'immatriculer des véhicules en Guinée, sans coordination. En effet, outre les services de la Direction Nationale des Transports Terrestres (DNNT), la Direction Générale des Garages du Gouvernement (DGGG, rattaché à la Présidence de la République) est habilité à immatriculer les Véhicules de l'Administration (VA) et des établissements publics (EP) tandis que la Direction du Protocole (Ministère des Affaires Etrangères) agit pour tout ce qui concerne les véhicules des corps diplomatiques et consulaires (CMD, CD et CC), des Partenaires Techniques/Assistance Technique (PAT/AT) et des organisations internationales (OI).

En 2017, le ministère du Budget a estimé le nombre de véhicules à moteur sur la base des séries d'immatriculation à 361'900<sup>6</sup>. La majeure partie de ce parc se situe à Conakry où de 2003 à 2013, il a été constaté que 170'000 véhicules ont été immatriculés par la DNNT. Plus de 50% de ces véhicules sont à usage privé. Les deux-roues motorisés, estimés à 42'000, y représentent 25% du parc total (Figure 5). En 2016 et 2017 le nombre annuel de véhicules immatriculés étaient de l'ordre de 25'000 véhicules<sup>7</sup>.

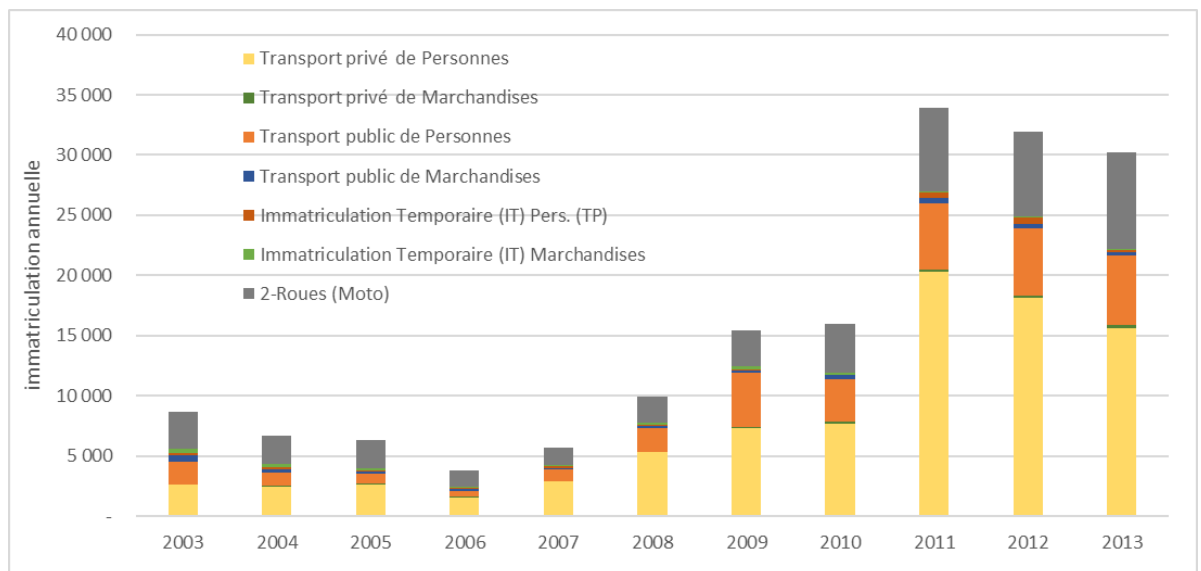


Figure 5 : Nouvelles immatriculations du parc automobile en circulation à Conakry de 2003 à 2013<sup>8</sup>

### Règles d'importation des véhicules

La Guinée ne dispose pas de production automobile. L'accès à la propriété automobile se fait uniquement par l'achat de véhicules importés. Les taxes d'importation renchérisse le prix d'achat et il est moins onéreux d'importer des véhicules usagés plutôt que neufs.

Soucieux de favoriser un renouvellement du parc de véhicules, les ministres en charge du Transport et du Budget ont pris un arrêté conjoint en janvier 2016 pour limiter les importations de véhicules âgés. Selon le texte, seuls les véhicules en bon état physique et technique pouvaient entrer sur le territoire. L'âge d'importation des véhicules était limité à 3 ans pour les motocycles, huit ans pour les

<sup>6</sup> <http://zoneafrique.net/recouvrement-de-taxe-unique-vehicules-guinee-point-de-situation-ministere/>

<sup>7</sup> Selon le tableau de bord mensuel de l'économie guinéenne n°159, septembre 2017.

<sup>8</sup> Source : Ministère des Transports/Bureau de Stratégie et Développement, 2014, « Annuaire Statistique des transports de la République de Guinée », 2<sup>ème</sup> Edition

véhicules légers et douze pour les véhicules dont le Poids total à charge (PTCA) est supérieur 3'500 kg<sup>9</sup>. Cette restriction n'a finalement pas été mise en vigueur comme prévu en septembre 2016. Un système plus progressif a été mis en place. Dans le cas où une voiture a déjà été utilisée, sa taxe s'élève à 50,6%. Si le véhicule n'a jamais été utilisé, alors la taxe qui lui est appliquée est de 27,0%.<sup>10</sup>

La structure fiscale des taxes à l'importation se décompose en 4 éléments fixes et 2 variables:

- La redevance pour traitement des liquidations à 2%
- La TVA fixe à 18% de la valeur du véhicule
- Le prélèvement communautaire de à 0,5% de la valeur du véhicule
- Les centimes additionnels à hauteur de 0,25% commun à tous les véhicules
- Les droits de douane à 5% pour les véhicules neufs et 20% pour les usagers
- La taxe des accises de 5% s'applique uniquement aux véhicules préalablement utilisés

#### La motorisation des ménages à Conakry

La mini Enquête sur les Ménages et la Mobilité (EMM), réalisée dans le cadre de l'élaboration du PDU<sup>11</sup>, sur toute l'agglomération de Conakry (incluant Coyah et Dubréka), révèle un taux de motorisation, deux-roues motorisés compris, par ménage de 0,29, assez proche de celui estimé pour Dakar (0,26) en 2015. De manière plus fine, le niveau de motorisation dans les différentes communes s'établit comme suit :

Communes	Kaloum	Dixinn	Matam	Matoto	Ratoma	Coyah	Dubreka	Ensemble
<b>Taux de motorisation par ménage</b>	0,11	0,28	0,24	0,33	0,32	0,26	0,23	0,29
<b>Nombre de ménages</b>	8 456	20 062	20 133	91 444	95 786	29 619	22 515	288 015
<b>Population</b>	56 612	137 317	146 190	676 521	661 827	222 737	159 830	2 061 034
<b>Taux de motorisation (/1000 hab.)</b>	16,1	41,8	33,1	44,6	46,3	34,6	48,2	40,5

Figure 6 - Taux de motorisation – deux roues motorisés compris- (d'après données PAST/PDU-EMM, 2018)

<sup>9</sup><https://www.guinee360.com/28/08/2016/interdiction-dimportation-guinee-vehicules-de-plus-de-8-ans-gouvernement-revient-decision/>

<sup>10</sup> Tarifs d'importation CEDA – Guinée, 2017

<sup>11</sup> Cette enquête fut réalisée du 21 novembre 2017 au 20 janvier 2018



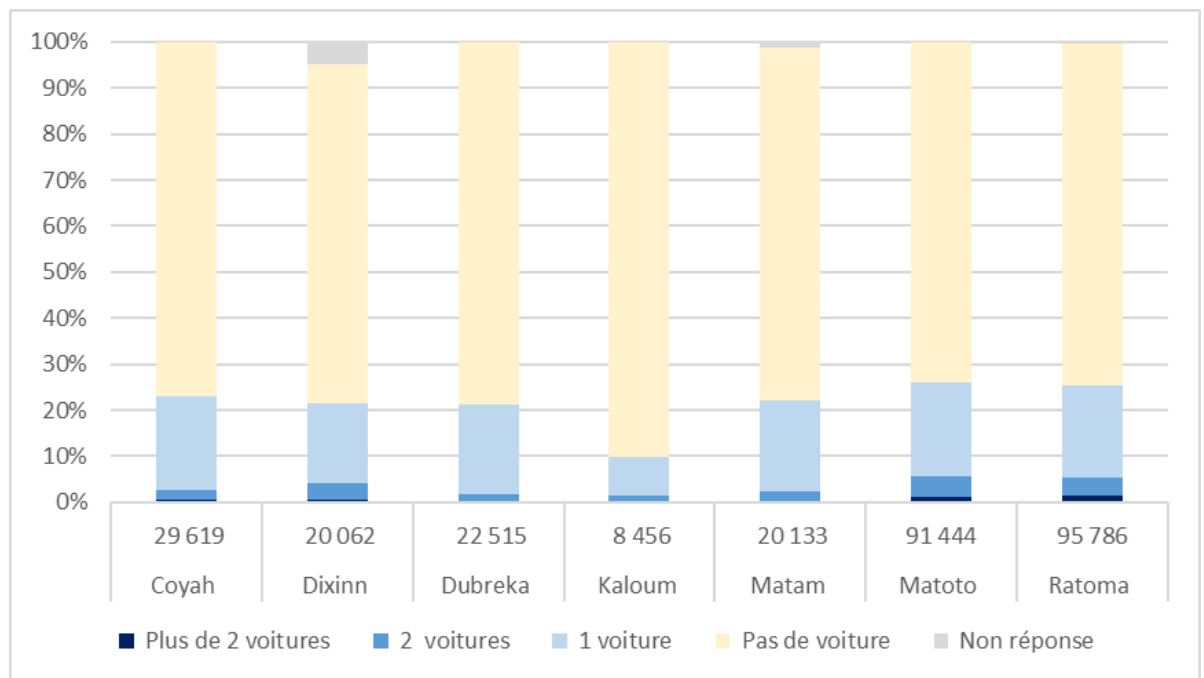


Figure 7 - Proportion de ménages selon le nombre de voitures possédées par les ménages habitant les différentes communes de l'agglomération (PAST/PDU-EMM, 2018)

La principale observation concerne le faible taux de motorisation des ménages dans toute l'agglomération (71% de ménages sans voiture) mais encore plus à Kaloum (89%). La Figure 7 montre une plus grande concentration de ménages disposant d'au moins un véhicule dans les communes autres que Kaloum qui est pourtant le principal pôle à l'origine des mouvements pendulaires notés quotidiennement dans l'agglomération. Alors que seuls 10% des ménages de Kaloum dispose d'au moins un véhicule, ce ratio dépasse 20% dans toutes les autres communes. Il est de 25% dans les communes de Matoto et Ratoma qui sont les principaux lieux de résidence des cadres et des catégories socioprofessionnelles les plus aisées.

La Figure 8 montre les revenus moyens des ménages en fonction du nombre de véhicules dont ils disposent. Ce tableau permet de voir que la motorisation commence avec un niveau de revenu qui reste relativement faible.

Type de ménage	Revenu mensuel moyen (Francs Guinéens)	Revenu mensuel moyen (euros)
Pas de voiture	3 293 000	312,6
1 voiture	4 752 000	450,8
2 voitures	6 145 000	583,0
Plus de 2 voitures	8 104 000	768,9

Figure 8 - Revenu moyen mensuel des ménages de l'agglomération de Conakry en fonction du nombre de voitures possédées (PAST/PDU-EMM, 2018)

### Un besoin de créer un cadre réglementaire

La réglementation du transport routier s'est fortement dégradée depuis de nombreuses années. De fait le minimum de cadre nécessaire pour assurer l'organisation du secteur n'était plus présent en

Guinée. Un vaste Projet d'Appui au Secteur des Transports (PAST) financé par l'Union européenne sur la période 2015-2019 a été mis en place avec les deux ministères bénéficiaires (Transports et Travaux Publics), pour solutionner les nombreux problèmes du secteur des transports en Guinée, tant au niveau des infrastructures que des services. 59 activités regroupées en 5 volets sont ciblées. Il s'agit des volets (a) Coordination, planification et administration générale des transports ; (b) Développement et administration des transports routiers ; (c) Renforcement des infrastructures routières ; (d) Protection, entretien et exploitation des réseaux routiers ; et (e) Planification des transports urbains et décentralisation. Parmi les mesures les plus pertinentes figurent:

- la relance du contrôle technique automobile;
- le renouvellement et le rajeunissement du parc automobile, de transport public de voyageurs et de marchandises;
- l'élaboration d'un Plan National de Sécurité Routière et la création d'une Agence Nationale de Sécurité Routière;
- l'élaboration d'un Code de la route propre à la Guinée;
- la modernisation du secteur des transports routiers avec l'organisation du marché de véhicules et la professionnalisation du métier de transporteur;
- la mise en place d'un système de gestion efficace des titres et documents de transport crédibles et infalsifiables.

Ces propositions ont fait l'objet d'un rappel aux autorités étatiques à travers le plan d'action du PAST ébauché avec l'ensemble des parties prenantes lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière (ESGR), tenus du 6 au 9 Novembre 2017, sous l'égide du Président de la République. Elles connaissent, globalement, de timides avancées. Le Code de la route de la République de Guinée et la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs et des Intermédiaires du Transport (LOTRIT) ont été finalement adoptés, respectivement en mai et juin 2018.

### 1.3 Description des enjeux de mobilité urbaine

#### 1.3.1 Conakry, une capitale dans l'impasse

##### **Des taux de mobilité faibles, des temps de déplacements longs**

Les habitants de Conakry comptent sur plusieurs modes de transport, mais peu de modes de qualité. La part modale des piétons est élevée et en ce qui concerne les modes motorisés, les modes artisanaux dominent l'espace de la mobilité. En conséquence, le nombre de voyages par habitant reste bas: 1,8 voyages par personne par jour<sup>12</sup>.

En effet, se déplacer à Conakry peut s'avérer excessivement difficile et lent. En regardant les temps de déplacement moyen par mode et la distance moyenne de déplacement par mode, l'estimation de la vitesse de déplacement moyenne est d'environ 13,0 km/h. Cette valeur augmente à 14,6 km/h pour les modes motorisés. Ces vitesses moyennes de déplacement pour une journée sont sensiblement lentes. Lors des heures de pointe, à Conakry, les vitesses de déplacement peuvent être nettement plus élevées. Le tableau ci-dessous résume certaines caractéristiques par mode à Conakry:

---

<sup>12</sup> Ce taux de mobilité a été calculé en utilisant les données de l'EMM de 2018, en prenant comme base une population totale de 2,6 millions de personnes. Ce taux inclut tous les modes, y compris la marche à pied.

Commune	Distance moyenne parcourue (km)	Temps moyen de déplacement (min)	Vitesse moyenne calculée (km/h)
Marche à pied	9,6	100	5,8
Vélo	17,0	120	8,5
Moto personnelle	16,8	68	14,8
Voiture privée	18,8	73	15,4
Taxi	18,1	81	13,4
Minibus ('magbanas')	24,0	120	12,0
Bus	29,2	104	16,8
Train	28,5	100	17,1
Autre	19,4	92	12,6

Figure 9 – Caractéristiques moyennes par mode de transport à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018)

Les parts modales pour Conakry sont présentées dans le tableau suivant. Ces données confirment le rôle principal de la marche à pied, la faible part des voitures privées et, enfin, la dépendance dans les modes artisanaux dans le secteur du transport public.

Modes	Marche à pied	Vélo	Moto privée	Voiture privée	Mototaxi	Taxi	Minibus	Autres
Sous-groupe	Modes actifs		Modes privés		Transport public			
Pourcentages	69%	0%	3%	5%	5%	17%	5%	1%

Figure 10 – Distribution modale, tous modes, voyages par jour à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018)

Selon les résultats les plus récents de l'Enquête-Ménages et Mobilité (EMM), réalisé dans le cadre du PAST, la distribution des motifs de déplacements de Conakry est dominée par les déplacements domicile-travail, études ou similaire, achats et visites. L'image ci-dessous présente cette distribution des motifs de déplacement:

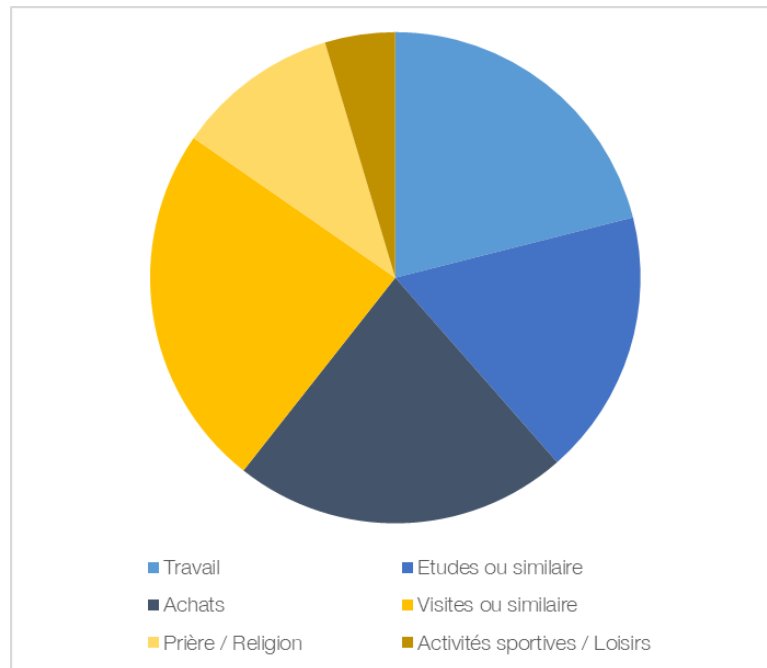


Figure 11 – Distribution des motifs de déplacement à Conakry (PAST/PDU-EMM, 2018)

### Importante part de la marche à pied mais dans des conditions peu favorables

L'Enquête-Ménages et Mobilité réalisée par le PAST confirme les études précédentes montrant une proportion très élevée de la marche à pied (près de 70% de part modale comme moyenne de l'aire urbaine, voir tableau ci-dessous) due aux faibles ressources des ménages et au manque d'offre de transport public collectif.

Commune	Part modale de la marche à pied	Part modale de modes mécanisés)
Dixinn	73%	27%
Kaloum	57%	43%
Matam	65%	35%
Matoto	68%	32%
Ratoma	69%	31%
Coyah	70%	30%
Dubrêka	75%	25%
<b>Moyenne</b> <i>Calculée en fonction de la taille de la commune</i>	<b>69%</b>	<b>31%</b>

Figure 12 – Part de la marche à pied par commune (PAST/PDU-EMM, 2018)

Toutefois, malgré l'importante part modale de la marche à pied, les piétons ne disposent pas des conditions minimales de sécurité dans leurs déplacements. Sur la grande voirie, la plupart des aménagements des réseaux primaire et secondaire ne protègent pas suffisamment les piétons, notamment les plus vulnérables tels que les enfants, les femmes, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite qui sont les premières victimes des accidents de la route. Ce problème est particulièrement prégnant sur les routes d'accès au port où le trafic de camions est important. Le réseau de voirie tertiaire desservant les quartiers a été aménagé selon les conditions de l'urbanisation informelle. Peu goudronnées ou pavées, ces rues deviennent difficilement praticables à la saison des pluies.

Autour des marchés, où les flux piétons sont particulièrement denses, aucun aménagement n'est proposé pour la marche à pied. D'une manière générale, l'espace public à Conakry est souvent occupé de manière anarchique, pour le stationnement de véhicules ou par des vendeurs de rue. Les déchets s'accumulent sur les trottoirs et dans tous les interstices entre le domaine privé et l'espace circulaire. Pendant la saison sèche ces déchets sont régulièrement brûlés sur place. Pour terminer, notons que les habitants n'hésitent pas à s'approprier la rue pour des fêtes de mariage ou des matchs de foot, témoignant ainsi de la possibilité de dédié plus d'espace à la vie de quartier qu'à la circulation des véhicules.



Figure 13 : La voirie tertiaire dans la banlieue de Conakry et les aménagements piétons à Kaloum

### Des déplacements motorisés pendulaires dans des conditions tout aussi difficiles

Les déplacements motorisés se caractérisent par des mouvements pendulaires liés à la configuration péninsulaire ainsi qu'à l'organisation de l'agglomération. Les flux entrants dans Kaloum le matin et sortants le soir présentent un engorgement extrême. Au total, plus de 110'000 véhicules entrent ou sortent de Kaloum quotidiennement. Les trafics mesurés pour le PDU en 2017 à l'entrée de la commune sont particulièrement élevés sur la Route du Niger avec près de 50'000 véhicules/jour tandis qu'on compte environ 23'500 véhicules/jour sur la Corniche Nord et plus de 26'000 véhicules/jour sur la Corniche Sud. Les trafics sur les autres axes, varient de 10'000 à 20'000 véhicules/jour. Les voitures particulières représentent entre un tiers et la moitié des véhicules comptés, tout comme les motos particulièrement présentes sur la route du Niger et dans les autres communes de l'agglomération.

Au regard de la capacité des infrastructures, par ailleurs réduite par des usages souvent inappropriés et l'état des voies, les congestions apparaissent au moindre incident de circulation. Dans l'urgence, des solutions consistant en des restrictions temporaires de circulation d'une part, pour les camions et, d'autre part pour tout type de véhicule, sont imposées pendant les heures de pointe sur les pénétrantes et le centre-ville de Kaloum. Ainsi, l'autoroute Le Prince, au niveau de l'isthme de la presqu'île qui représente un réel goulet d'étranglement est utilisé dans un seul sens en heure de pointe pour permettre d'engorger ou de désengorger plus rapidement le centre-ville.

D'une manière générale, on constate que l'organisation de la circulation est devenue anarchique. A Kaloum, des panneaux et des feux de circulation témoignent d'une période passée où les flux, probablement moins nombreux étaient organisés en laissant de l'espace dédié aux bus, ainsi que des voies à sens unique. Le stationnement est également désorganisé dans le centre-ville, mais on constate tout de même une tentative d'aménagement de places de stationnement payant autour de l'hôpital.



Figure 14 : Autoroute Le Prince, en heure creuse (à gauche) utilisée dans un seul sens en heure de pointe (à droite)

De nouvelles infrastructures (extension de terminaux du port, aménagement d'une pénétrante et d'aires de stationnement de gros porteurs au sein du port, autoroute Conakry/Mamou, etc.) sont préconisées pour accompagner le développement des activités qui ne pourraient être délocalisées ou reconverties selon les recommandations de l'étude "Conakry, Vision 2040".

### Un transport public dominé par des opérateurs artisanaux de taxis et motos-taxis

Comme dans beaucoup de pays d'Afrique subsaharienne, le trafic est dominé par les transports publics (minibus - appelés "Magbana" –, taxis et moto-taxis) exploités par des opérateurs privés artisanaux. Actuellement, les minibus de 14 à 19 places représentent 5% en prenant en compte tous les modes motorisés. Prenant uniquement le transport public, la part modale des minibus est de 7%. Les "Magbana" suivent le modèle d'exploitation des minibus dans les villes africaines: des points de départ où les véhicules font un tour de rôle pour attendre le remplissage du véhicule et un départ subséquent.

Les taxis de la ville confondent deux manières de fonctionnement: d'un côté, ils sont exploités comme du transport à la demande (c'est-à-dire comme des taxis classiques) et, d'un autre côté, comme des services de transport public avec des lignes plus ou moins définies. Dans le cas de ces derniers, les véhicules sont remplis jusqu'à leur capacité maximale et, ensuite, ils empruntent les axes principaux sans effectuer d'arrêts. Aucune distinction n'est nécessaire pour passer d'une modalité à l'autre et les conducteurs le font tout le long de la journée. La part du marché dans le transport public des taxis s'élève à 72% des déplacements journaliers.

Enfin, les mototaxis taxis sont utilisés comme un type de transport à la demande et ils sont omniprésents sur le territoire urbain. Les conducteurs se regroupent aux croisements de la ville où les usagers viennent les chercher pour des trajets locaux ou pour des trajets plus longs. Cette organisation génère un réseau anarchique et peu organisé, difficile à cerner et qui se fonde sur un cadre réglementaire inadéquat. La part modale des mototaxis est estimée à 20% des déplacements en transport public (ou 5% de tous les déplacements); cependant, cette part aurait une tendance à augmenter compte-tenu du développement rapide du mode.



Les tarifs des différents modes de transport public sont théoriquement définis en fonction de la distance, un tarif par section est assigné à tous les modes, sauf les mototaxis. Ainsi, les minibus et les taxis collectifs ont des tarifs bas: 1'000 GNF par section (ou 0,10 €) et 500 GNF par section (0,05 €). Les tarifs des taxis fonctionnant comme du transport à la demande sont négociés entre l'usager et le conducteur, le montant minimal par section serait de 1'500 GNF. De la même manière, les tarifs des mototaxis sont aussi négociables; le prix conseillé serait de 1'500 GNF, mais il est courant de devoir payer plus de 4'000 GNF.

En comptabilisant les autorisations délivrées pour les véhicules de transports urbains de voyageurs entre 2010 et 2017, on constate que ces proportions restent d'actualité. 25'250 véhicules ont en effet été enregistré dont 80% de voitures de tourisme servant de taxis et 20% de minibus. Tous ces véhicules, acquis d'occasion, sont aujourd'hui surexploités et, conséquemment, très vétustes.

Du fait de la congestion sur les axes principaux et des problématiques de dessertes des quartiers périphériques, les moto-taxis prennent de plus en plus de parts de marché dans l'offre de transport public.

Années	Voitures de tourisme		Minibus		Total Transport urbain	
	Nombre	%/an	Nombre	%/an	Nombre	Evolution annuelle
2010	2 336	83%	464	17%	2 800	-
2011	3 244	83%	673	17%	3 917	40%
2012	3 010	78%	852	22%	3 862	-1%
2013	3 224	80%	797	20%	4 021	4%
2014	3 208	75%	1 060	25%	4 268	6%
2015	2 115	86%	353	14%	2 468	-42%
2016	2 100	79%	545	21%	2 645	7%
<b>TOTAL</b>	<b>20 208</b>	<b>80%</b>	<b>5 048</b>	<b>20%</b>	<b>25 256</b>	<b>-</b>

Figure 15 : Nombre d'autorisations de transport urbains (licences) délivrées à Conakry de 2010 à 2016 (BRTT, 2017)<sup>13</sup>

En 2012, une nouvelle société de bus, la SOTRAGUI, a été créée par le Ministère des Transports en bénéficiant des biens de l'ancienne SOGUITRANS (terrains, bâtiments, matériels et équipements) et de 100 bus offerts par la République Populaire de Chine. La première année, la société a bénéficié d'une assistance technique de la RATP. Elle opérait sur 4 lignes :

- la ligne 1, sur la N1/Autoroute Fidel Castro;
- la ligne 2, sur la Route Leprince,
- la ligne 3, dont le tracé est établi sur la Corniche Nord,
- la ligne 4 dont le parcours serpentait sur les quatre premières transversales de la ville.

<sup>13</sup> Les bus de la SOTRAGUI ou ceux des administrations (qui proposent toutes un service de desserte à leur personnel) ne sont pas immatriculés sur ce même registre: Les bus de la SOTRAGUI sont dans la catégorie EP, ceux des ministères sont inscrites VA.



En 2013, la SOTRAGUI a transporté 7,8 millions passagers pour le transport urbain de Conakry<sup>14</sup>. Toutefois l'activité a vite été en déclin après un premier trimestre d'activité, les bus étant la cible préférée des manifestants qui ont caillassé une trentaine de bus contraignant à l'arrêt de l'exploitation sur les lignes 2 et 4. L'exploitation des bus a ensuite suivi le rythme de la vie politique et économique du pays.

En mars 2015, le Ministère des transports a décidé une baisse des tarifs de 40% qui ont fortement grevé les recettes de l'entreprise. Des grèves ont éclaté en juin 2015, puis à la fin de décembre 2015. Fin 2015, 15 à 20 bus sont en fonctionnement. En urbain, le nombre de voyageurs est passé de près de 40'000 voyageurs/jour début 2013 à moins de 10'000 fin 2015.

En sus de problèmes de gouvernance interne, l'activité de la société a considérablement pâti de l'instabilité sociopolitique de ces dernières années. Diminuant progressivement, elle s'est arrêtée en 2017 avec un parc de 7 bus en état d'être exploité. Sa liquidation a été engagée en début 2018. L'activité est actuellement transférée, à titre provisoire, à la société ALBAYRAK qui, dans une période expérimentale de deux (2) mois, opère depuis le mois d'août 2018 avec une partie de la flotte de 50 bus d'occasion offerte par la coopération turque.

Le train urbain "Conakry Express" est exploité depuis 2017 par la Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée (SNCFG). Ce service avait été lancé en juillet 2010. Cette même année, le « Conakry-Express » a transporté 480'000 passagers. Ce trafic s'est porté en 2011, 2012 et 2013 à respectivement 1'900'000, 1'600'000 et 1'500'000 passagers, avec donc une baisse régulière.

Fruit d'un partenariat sino-guinéen qui avait permis à la société GDC TRANSPORTS (filiale de China Internationale Found et Sonalgol), le Conakry Express représentait un parc de 5 locomotives et de 19 voitures voyageurs. L'exploitation a été chaotique depuis 2014, le trafic ayant été arrêté pendant la crise d'Ebola. Il a cessé de nouveau en 2016 pour cause de conflit entre les sociétés partenaires et l'Etat guinéen<sup>15</sup>. Après avoir repris du service en août 2017, il a de nouveau été arrêté au lendemain des élections locales de février 2018, du fait des opérations ville morte.



Figure 16 – Le Conakry Express : un matériel initialement prévu pour du transport interurbain

Avec un matériel inapproprié (destiné au transport interurbain), le train n'est pas exploité de façon optimale. Son service dépend directement du nombre très réduit de sillons que le fret ferroviaire consent à lui donner. Il représente moins de 1% de l'offre de transport public à Conakry.

Ainsi, malgré une configuration de l'agglomération particulièrement adéquate pour une desserte en transport capacitaire, les services de transport public sont dominés par les opérateurs artisanaux qui

<sup>14</sup> Elle a également réalisé un trafic interurbain de 37 500 passagers.

<sup>15</sup> <http://www.guineenouvelles.com/conakry-express-requisitionne-alpha-conde-veut-il-decourager-les-investissements-chinois-en-guinee/>

restent les principaux générateurs d'externalités négatives comme la congestion, la pollution atmosphérique et les accidents de la circulation.

### Des transports caractérisés par de fortes externalités négatives

Les chiffres fournis par la Division Prévention et Sécurité Routière et Ferroviaire du Ministère des Transports indiquent qu'il y aurait eu en 2013, 5'566 accidents au niveau national dont 1'094 à Conakry, avec près de 400 morts et 1'710 blessés (Figure 17). Pour l'année 2015, il a été enregistré 28 tués pour 100'000 habitants dans la zone de Conakry.

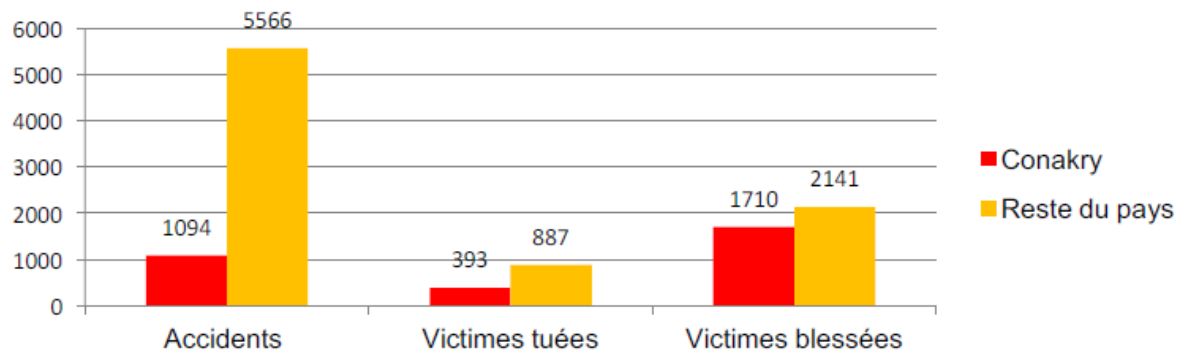


Figure 17 – Accidents de la route et nombre de victimes en Guinée (PAST/PDU, 2018)

Le secteur est un des principaux contributeurs à la pollution de l'air. Les causes sont multiples tant le secteur routier est dans cumule les problèmes: vétusté des véhicules automobiles, gestion inadaptée du marché du fret, mauvais état de la voirie, encombrement des voiries, etc.

De plus, il y a une absence de normes et de structures de contrôle ou de dissuasion. Aucun organisme n'existe pour le contrôle technique des véhicules automobile, la charge à l'essieu, etc.

### Des propositions pour sortir de cette situation défavorable

Pour l'agglomération de Conakry, l'acuité des problèmes de mobilité et d'accessibilité urbaine constitue une préoccupation partagée par toutes les parties prenantes. Pour en finir avec les réactions spontanées aux problèmes structurels, des mesures correctrices sont en cours d'identification, voire de mise en œuvre, notamment dans le cadre du PAST à travers le Plan de Déplacements Urbains.

#### Encadré 1 - Le Plan de Déplacements Urbains de Conakry (PDU) : Actions Immédiates (2020), Scénarios contrastés de transport (Horizons 2025 & 2035) et Vision Stratégique (2040)

##### ■ Objectifs globaux :

- Organiser la mobilité à Conakry et définir une stratégie de réorganisation des voiries urbaines et des transports en commun qui apporte des réponses aux dysfonctionnements actuels ;
- Apporter des solutions pertinentes pour gérer les « coups partis » et les réintégrer dans un dispositif cohérent.

##### ■ Objectifs spécifiques :

- Articuler transport public et développement urbain polycentrique ;
- Reconstruire un réseau de transport en commun et favoriser l'intermodalité ;
- Organiser et protéger la mobilité des piétons ;
- Limiter et organiser la circulation et le stationnement automobile ;
- Intégrer la gestion du transport de marchandises dans la ville.

##### ■ Vision stratégique 2040 : Agglomération polycentrique organisée autour du TC de masse

- Développement équilibré de 5 centres-villes multifonctionnels ;
  - Koloma : pôle administratif principal ;
  - Kagbelen : pôle logistique marchandises (port sec), pôle multimodal national (passagers), grand marché et nouveau quartier ;
  - Simbaya et Sonfonia : pôle d'activités commerciales, résidentielles et tertiaires ;
  - Kaloum : redéveloppement en pôle touristique et d'habitat.
- Réseau TC de masse organisé autour de 2 lignes de train urbain et plusieurs lignes BRT sur boulevards urbains aménagés connectés aux axes secondaires, également aménagés en avenues ;
- Optimisation du réseau ferroviaire visant à intégrer trafic de passagers et trafic de marchandises ;
- Tarification du stationnement par zones sur toute l'agglomération.

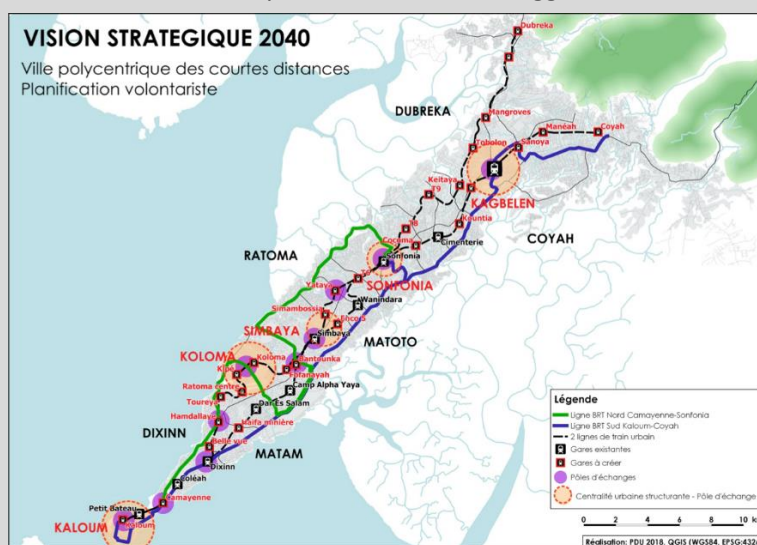


Figure 18 – Carte de la vision stratégique de Conakry en 2040

■ **Actions immédiates (Horizon 2020) : 3 priorités :**

- Ebauche première ligne BRT (bande de bus en site propre) et son intégration avec le ferroviaire ;
- Réalisation Plan de Circulation et de Stationnement de Kaloum (PCK) et de la zone pilote ;
- Mise en place de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) de Conakry.

■ **Scénarios contrastés de transport (Horizons 2025 & 2035) :**

- **Scénario 1 : Offre Transport Collectif de masse orientée vers le ferroviaire :** 2 lignes de train urbain : 91 km, 38 stations ; 2 lignes BHNS : 77 km, 51 arrêts.
- **Scénario 2 : Offre Transport Collectif de masse orientée vers le BRT :** 3 lignes BRT : 122 km, 81 stations ; Amélioration de l'offre Conakry Express
  - Report modal massif vers un transport public structurant ;
  - Délocalisation d'activités en dehors du centre historique, à proximité axes de transport ;
  - Réalisation du réseau de voies secondaires de Conakry ;
  - Réaménagement d'axes principaux : lignes et stations TC à haut niveau de service, gestion optimisée des grands carrefours ;
  - Gestion du stationnement et de l'intermodalité articulée sur l'offre BRT ;

- Implémentation de stationnements de dissuasion dans le centre administratif et de parc-relais en périphérie et aux alentours des principales gares ;
- Organisation de l'offre de transport de rabattement intégrant les transporteurs actuels ;
- Report quasi-total du transport de marchandises vers le ferroviaire.

#### **Idées clés et enjeux**

- Une configuration géographique péninsulaire, contrainte par l'océan, la mangrove et les collines
- Une absence de mixité dans les fonctions urbaines
- Une importante part modale de la marche à pied mais dans des conditions peu favorables
- Des déplacements motorisés pendulaires dans de difficiles conditions
- Un transport public dominé par des opérateurs artisanaux de taxis et motos-taxis
- Des transports caractérisés par de fortes externalités négatives
- Des infrastructures insuffisantes et vétustes

#### **Points de vigilance**

- Une ville en forte croissance démographique mais contrainte dans ses possibilités d'extension territoriale
- Un taux de motorisation des ménages à fort potentiel de croissance
- Une incapacité à mettre en place des compagnies viables de transport public structuré
- Des initiatives en cours (PAST) pour des solutions pérennes dans le cadre d'un plan intégré de déplacements urbains à Conakry et la mise à jour du cadre législatif et réglementaire des transports

### 1.3.2 Les villes secondaires: capitales régionales sans politique de mobilité

Bien qu'elles ne connaissent pas le même niveau de motorisation que Conakry, les villes secondaires font face aux mêmes problèmes relevés dans la capitale. Les réseaux de voirie sont très faiblement développés, peu entretenus et dangereux pour les populations se déplaçant à pied, pourtant majoritaires.

#### **Une gestion publique inexistante des transports urbains**

L'offre de transport est entièrement privée et totalement laissée à elle-même. Les opérateurs informels s'organise sans qu'une autorité règlemente leurs activités. La concertation entre les différents acteurs est insuffisante et souvent limitée aux questions relatives à la gestion des gares routières. Les services déconcentrés des transports, dépourvus de ressources humaines en quantité et en qualité, mais aussi de ressources financières et matérielles, laissent faire.

Les recettes administratives enregistrées aux services du Trésor suivant les versements des bureaux régionaux, au-delà des montants dérisoires générés par l'activité de transport dans les régions, indiquent aussi l'importance de l'activité dans chacune des régions relativement à la capitale (cf. figure ci-dessous). La délivrance des documents officiels, le contrôle technique des véhicules, la gestion des gares routières, la collecte et la transmission de données fiables laissent donc à désirer.

La gestion du secteur se limite souvent à des actions ponctuelles et minimales de sensibilisation sur la sécurité routière, particulièrement en direction des motos-taxis qui constituent la quasi-totalité de

l'offre. Le complément est fourni par des taxis collectifs souvent à la limite de la vétusté, traduisant ainsi la faible capacité financière des transporteurs.

Les usagers restent captifs de l'offre des opérateurs privés sans que des alternatives beaucoup plus individuelles et accessibles comme le vélo ne se développent. Certes, dans certaines localités, des reliefs assez rédhibitoires avec d'importants dénivelés expliquent cet état de fait. Mais, par ailleurs, le manque d'aménagements de la voirie, tertiaire comme secondaire, n'incite guère à la pratique du vélo. En effet, seuls les grands axes traversant les agglomérations sont revêtus. La marche à pied, souvent sur de longues distances et dans des conditions pas plus favorables, restent parfois l'unique alternative, notamment des écoliers.

Bureaux Régionaux	Recettes quittancées	Timbres	Total régional	%
Conakry	4 592 890 000	235 960 000	4 828 850 000	94,10%
Boké	2 300 000	11 480 000	13 780 000	0,27%
Faranah	19 600 000	2 270 000	21 870 000	0,43%
Kankan	52 590 000	12 340 000	64 930 000	1,27%
Kindia	11 820 000	6 150 000	17 970 000	0,35%
Labé	52 480 000	7 350 000	59 830 000	1,17%
Mamou	22 510 000	12 870 000	35 380 000	0,69%
N'zérékoré	70 270 000	18 740 000	89 010 000	1,73%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>4 824 460 000</b>	<b>307 160 000</b>	<b>5 131 620 000</b>	<b>100,00%</b>

Figure 19 - Recettes administratives enregistrées au Trésor par région en GNF (DNNT, Rapp. Activités 2014)

### L'exemple de Kindia

Le transport urbain à Kindia est largement dominé par la marche à pied (voir Figure 20 ci-dessous), les taux de motorisation étant très faibles. Le transport motorisé est dominé par les modes du transport public: les mototaxis et les taxis collectifs. L'organisation de chacun de ces deux derniers modes est différente. En premier, les taxis mélangent les modalités de transport à la demande et de transport public. Leur organisation se fonde sur la localisation de gares routières formelles et informelles. Les mototaxis circulent de manière anarchique à la recherche de passagers. En plus de ces deux modes, certains services interurbains de minibus existent dans la ville mais leur part est marginale.

Le manque d'informations disponibles sur les parts modales est flagrant. Il est donc difficile d'établir les pourcentages de distribution modale. Il est tout de même certain que le transport public de Kindia est entièrement la responsabilité de modes artisanaux: aucune alternative institutionnelle n'existe.





Figure 20 : Perspective d'une rue commerciale à Kindia<sup>16</sup> et services de mototaxi à Kindia<sup>17</sup>

Les infrastructures de transport de la ville présentent une qualité insuffisante. Les rues goudronnées sont en mauvais état et les rues en terre empêchent certains services motorisés d'être exploités dans les quartier périphériques. De nouvelles infrastructures de transports structurantes, à savoir, la future autoroute Conakry-Mamou et le futur chemin de fer Conakry-Kankan devraient conforter les ambitions affichées d'en faire un pôle majeur d'un réseau de villes, bien organisé et relié à la capitale. En effet, Kindia est un point névralgique du réseau routier guinéen: la bifurcation entre les autoroutes N1 et N24 se fait au nord-est de la ville.

La N1, qui part de Conakry, traverse la ville d'ouest en est. Cette structure fait que des flux nationaux de transit et des flux locaux utilisent cette même infrastructure et peuvent se trouver en conflit sur l'espace urbain environnant. Un projet de voie contournement est donc inclus dans le programme de l'autoroute Conakry-Mamou. La voie de contournement a le potentiel d'améliorer des conditions de circulation actuelles en séparant des flux qui traversent la ville et des flux internes à la ville. Toutefois, elle risque de déplacer une partie de l'activité économique le long de ce nouvel axe de transit.

#### Idées clés et enjeux

- Manque de ressources (humaines, techniques et financières) dans les villes secondaires.
- Des voiries secondaires et tertiaires en mauvais état. Un entretien des réseaux routiers insuffisant.
- Manque de données actualisées sur la mobilité et sur l'offre de transport en général.
- Recettes administratives très faibles générées par les régions hors Conakry.
- Une importante part modale de la marche à pied mais dans des conditions peu favorables,
- Un transport public dominé par des opérateurs artisanaux, notamment les moto-taxis.
- Des actions ponctuelles pour une amélioration de la sécurité routière.

#### Points de vigilance

- Conflits entre flux internes aux villes et flux de transit.
- Croissance non maîtrisée des moto-taxis, remplaçant les autres services existants.
- Besoin de campagnes pour générer de données fiables pour caractériser la mobilité.
- La construction d'infrastructures n'est pas accompagnée de travail sur les services de transport.

<sup>16</sup> Source: <http://mediaguinee.org/kindia-des-secousses-telluriques-ressenties-dans-des-localites-de-linsan/>

<sup>17</sup> Source: <https://mosaiqueguinee.com/2018/03/04/kindia-risque-daffrontements-ce-lundi-2/>

	Conakry	Kindia
<b>DEMOGRAPHIE</b>		
<b>Population métropolitaine</b> ( <i>million, 2015</i> )	1,9	0,1
<b>Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération</b> ( <i>%, 2015</i> )	16%	N/D
<b>Taux de croissance urbaine</b> ( <i>% / an, 2015-2020</i> )	2,9%	N/D
<b>QUALITE DE VIE</b>		
<b>Qualité de vie dans les villes africaines</b> ( <i>classement EPFL-AMB, 2017</i> )	48/100	N/A
<b>Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP</b> ( <i>note 0-100, 2014</i> )	N/D	N/D
<b>DEMANDE DE MOBILITE</b>		
<b>Taux de motorisation</b> ( <i>véhicules / 1 000 habitants</i> )	36	N/D
<b>Nombre de déplacements journaliers</b> ( <i>million</i> )	3,5	N/D
<b>Nombre de déplacements motorisés journaliers</b> ( <i>million</i> )	1,1	N/D
<b>Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant</b> ( <i>million</i> )	0,5	N/D
<b>Distance moyenne de déplacement</b> ( <i>km</i> )	0,0	N/D
<b>Part modale des véhicules personnels</b> ( <i>%</i> )	5%	N/D
<b>Part modale des transports publics dont transport artisanal</b> ( <i>%</i> )	24%	N/D
<b>Part modale des mobilités douces</b> ( <i>%</i> )	69%	N/D
<b>OFFRE DE TRANSPORT</b>		
<b>Nombre de véhicules de transport public</b>	2 000	N/D
<b>Nombre de véhicules de transport artisanal</b> ( <i>sauf taxis</i> )	0	N/D
<b>Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes</b> ( <i>km</i> )	36/0	N/D
<b>Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet</b> ( <i>km</i> )	91/77 ou 36/177	N/D

Figure 21 - Données statistiques à Kindia et Conakry<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Données nationales, EPFL-AMB et UN Habitat, détails des sources en annexe

## 1.4 Un contexte national peu favorable mais en cours de restructuration en profondeur

### 1.4.1 Une refonte du cadre législatif en cours

#### Un enchevêtrement de textes souvent inaboutis ou incohérents

Le cadre législatif et réglementaire en vigueur en Guinée se caractérise par un enchevêtrement de textes juridiques souvent inaboutis (loi sans décret d'application) ou incohérents. L'arsenal législatif et réglementaire représente plus d'une centaine de textes<sup>19</sup>, tous établis sur la période allant de 1979 à 2016, qui ne définit pas un environnement juridique clair. Par exemple, certains textes, notamment les ordonnances 051 et 052 datant de 1989 et relatives à la constatation ou aux sanctions pénales de certaines infractions, font ainsi référence au code de la route qui n'existait pas avant avril 2018.

L'arrêté 4999/MTPT/SGG du 19 septembre 2002 portant définition et codification des éléments de **contrôle technique** périodique des véhicules automobiles prévoit 45 points de contrôle par véhicule. Toutefois, en raison d'un conflit entre l'Etat et l'opérateur, le dispositif reste inopérant expliquant grandement la vétusté du parc et, incidemment, les externalités négatives imputables au transport routier : accidents et pollutions.

S'agissant des conditions requises pour **l'exercice de la profession de transporteur routier**, organisé par l'arrêté 069 du 20 février 2005, n'est pas assujéti à une quelconque compétence professionnelle.

Concernant le transport ferroviaire, aucune loi en permet de: (i) réglementer le développement des infrastructures et le domaine public ferroviaire, (ii) régler la gestion, l'exploitation, l'interopérabilité et la sécurité du système, (iii) définir le cadre de régulation du système ferroviaire ainsi que les infractions et sanctions. Un projet de loi ferroviaire existe mais il ne s'applique qu'aux infrastructures ferroviaires et portuaires utilisées ou destinées à être utilisées pour transporter des produits miniers. L'utilisation des voies ferrées pour le transport de personnes en vue de délester la route n'est pas prévue. D'une manière générale, il est constaté chez les acteurs concernés une méconnaissance générale de la réglementation à tous les niveaux, dans tous les services et dans tous les domaines engendrant un manque d'information et de communication des mesures législatives et réglementaires.

#### Des initiatives encourageantes pour la mise à jour du cadre législatif et réglementaire

La volonté de reprendre en main la planification stratégique est montrée, tout d'abord, par la publication du rapport **Grand Conakry Vision 2040**. Ce rapport, qui porte sur plusieurs sujets de planification stratégique dont le transport urbain en est un, pose un diagnostic de la situation actuelle et définit des scénarii de croissance du territoire de Conakry. Le document se veut la base d'une planification cohérente qui devrait s'appuyer sur une vision globale. Les documents de planification stratégique du transport devraient ainsi suivre ces principes.

Un important travail de mise à jour a été engagé par le gouvernement guinéen, appuyé par l'Union européenne dans le cadre de la mise en œuvre du PAST. Le **Volet A du PAST** est ainsi relatif à la **clarification de la coordination, la planification et l'administration générale des transports**. Onze (11) activités sont ainsi ciblées : (A1) Conseil Supérieur des Transports, (A2) Plan National de Transports et Plan Sectoriel Routier ; (A3) Schéma Directeur d'Équipement en Plateformes Logistiques, (A4) Gares routières interurbaines, (A5) Promotion du corridor de transit malien, (A6) Audit organisationnel & fonctionnel des Ministères concernés, (A7) Révision des textes organiques des Directions ; (A8) Toilettage des textes existants, (A9) Opération-pilote des Bureaux de Stratégie

<sup>19</sup> six (6) traités, protocoles et conventions, neuf (9) lois et ordonnances, trente-sept (37) décrets, cinquante-six (56) arrêtés et seize (16) textes connexes



et Développement, (A10) Gestion des ressources humaines des Ministères et (A11) Formation du personnel des Ministères.

Le Volet B, consacré au **Développement et à l'administration des transports routiers**, se déroule sur 12 activités : (B1) Plan National de Sécurité Routière, (B2) Opportunité d'une Agence Nationale de Sécurité Routière, (B3) Relance de la Visite Technique, (B4) Gestion des Titres de Transport ; Informatisation des Titres et statistiques, (B5) Gestion du Contrôle Technique ; Informatisation et Statistiques, (B6) Profession de Transporteur Routier, (B7) Professions d'auxiliaires de Transport Routier, (B8) Professions de Transitaire et Commissionnaire en Douane, (B9) Contrat de Transport Routier, (B10) Normalisation Juridique de la Profession de Transporteur Routier, (B11) Loi d'Organisation du Transport Routier et Intermédiaires du Transport et (B12) Organisation des Activités syndicale du Transport Routier.

C'est dans ce cadre que la Lettre de Politique Sectorielle des Transports pour la période 2016-2035, le Codes des Collectivités Locales, le Code de la Route et la Loi d'Organisation des Transports Routiers et des Intermédiaires de Transport (LOTRIT) ont été adoptés entre 2016 et 2018.

#### ■ **La Lettre de Politique Sectorielle des Transports pour la période 2016-2035**

Au cours des deux dernières décennies, la Guinée s'est dotée de plusieurs documents de cadrage stratégique dont une lettre de Politique Routière (1998), une note de stratégie des transports (1999). Ces documents ont été à la base d'un Plan National des Transports (2002) et d'un Programme Sectoriel Routier (2005). Toutefois, jusqu'en 2017, le Gouvernement guinéen n'avait pas formulé une politique sectorielle cohérente portant sur tous les modes de transport, leur coordination et leur gestion.

L'inexistence d'une vision tenant compte des politiques nationales de développement formulée de façon générale, dans le Plan Quinquennal 2011-2015 et dans le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) 2013-2015 et, plus particulièrement, pour les principaux secteurs productifs (Politique Nationale de Développement Agricole, nouveau Code minier, ...), a-t-elle été une préoccupation constante que la nouvelle Lettre de politique sectorielle des transports, signée en février 2016, a permis d'apaiser.

Ladite lettre prend en compte la vision du Gouvernement de faire de la Guinée un pays émergent d'ici 15 à 25 ans, en même temps qu'elle définit les orientations stratégiques globales du secteur pour chacun de ses composants à l'horizon 2035. Elle servira de cadre à l'actualisation des documents d'action sectorielle, puis à la préparation des plans d'investissement et de réformes institutionnelles qui conduiront à la concrétisation de cette politique.

La Vision de la Politique Sectorielle des Transports de la Guinée à l'horizon 2035 reprend l'objectif de l'Axe stratégique N°3 du Plan Quinquennal en cours comme suit : *"La Vision de la République de Guinée en matière de politique sectorielle de transport est fondée sur la libéralisation des secteurs marchands concurrentiels et la promotion du secteur privé, acteur de croissance. L'objectif stratégique de cette politique est le développement des infrastructures et des services de transport nécessaires au développement économique et à la réduction de la pauvreté en dotant le pays d'un système de transport performant, permettant de satisfaire au moindre coût et dans les meilleures conditions de sécurité et de préservation de l'environnement, les besoins en transports urbains, interurbains et internationaux de personnes et de biens."*

#### ■ **Le Code des collectivités locales**

Voté le 23 février 2017 et voulu plus conforme à la Constitution de 2010, il abroge et remplace les dispositions contraires de la loi du 26 mars 2006. Il définit les différents types de collectivités locales, leurs missions et leurs modes de fonctionnement.

Parmi les dispositions générales les plus marquantes, figure le plan de développement local (PDL) qui est le principal outil de la collectivité locale dans l'exercice de sa responsabilité de développement socio-économique local. Toute collectivité est tenue de s'en doter car constituant le cadre de

référence pour toute intervention en matière de développement local. Le plan de développement local présente de façon structurée en un document unique l'ensemble des actions de développement socio-économique que l'administration locale entend mener ou appuyer pour une période donnée, généralement de trois à cinq ans. Entre autres, le PDL précise les modalités de planification tenant compte des compétences transférées, notamment celles relatives à :

- La construction et l'entretien des routes communautaires, les voies secondaires, tertiaires, places et édifices publics, le choix de leurs sites et la désignation des contributions à cet effet ; La circulation automobile et piétonnière sur toutes les voies publiques de son territoire ;
- La gestion des parkings et les aires de stationnement public ;
- Les autres utilisations des voies publiques de son territoire ;
- La gestion des marchés, carrières, gares routières et sites touristiques publics.

#### ■ **Le Code de la Route**

Le projet de loi portant Code de la route, préparé par le PAST, a été présenté puis consolidé lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR), tenus en novembre 2017. La loi a été votée le 20 juin 2018 par l'Assemblée Nationale. Elle vise à doter la Guinée d'une réglementation moderne et adaptée aux exigences d'une mobilité sécurisée et fortement tendue vers une protection accrue des usagers de la route. Ce nouveau Code de la route a été présenté lors de l'atelier national organisé les 18 et 19 juillet 2018 en vue de sa vulgarisation et surtout de son appropriation aussi bien par les usagers que par les administrations, notamment celles chargées de l'élaboration de la réglementation ou du contrôle et des sanctions).

#### ■ **La Loi d'Organisation des Transports Routiers et des Intermédiaires de Transport (LOTRIT)**

La LOTRIT a pour objectif la consolidation juridique de l'ensemble des activités visant la modernisation du secteur des transports routiers, engagée avec l'appui institutionnel du PAST. Un atelier national tenu les 28 et 29 juin 2018 a permis de présenter notamment la stratégie sous-sectorielle de modernisation du secteur, la vision commune des Organisations Professionnelles (OP) issue des travaux réalisés dans les groupes de travail thématiques conjoints organisés au cours des semestres passés et, enfin, la LOTRIT, dans son contenu et surtout sa contribution à la modernisation du secteur au bénéfice des opérateurs et de leurs clients.

L'atelier national a aussi été l'occasion de (i) valoriser l'approche consensuelle des difficultés rencontrées par le secteur au travers d'un dialogue productif entre les deux Organisations Professionnelles (OP) et le Ministère, (ii) développer entre les deux OP une approche coopérative pour le développement d'une vision commune sur les sujets prioritaires et (iii) créer les bases d'une appropriation par tous, des objectifs de la LOTRIT et de la stratégie sous sectorielle pour en faciliter la mise en œuvre.

Bien auparavant, en 1999, le Code foncier et domanial aborde des aspects ayant un impact important dans la mise en œuvre de politique de mobilité, notamment le domaine artificiel.

#### ■ **Le Code foncier et domanial (loi n°L/99/013/AN)**

Le Code foncier et domanial définit les lois fondamentales de la propriété privée et publique et d'autres droits réels, et la transmission de ces dits droits. Il définit le domaine public artificiel qui comprend les aménagements et ouvrages réalisés dans un but d'intérêt général ainsi que les terrains qui les supportent et qui ont fait l'objet d'une procédure de classement. Il inclut les routes, les voies ferrées, les voies de communication de toute nature et leurs dispositifs de protection. Reconnaisant le droit de propriété comme absolu, il indique les dispositions susceptibles de limiter ce droit, notamment pour des raisons d'intérêt général.

### ■ Les projets de Plan National de Sécurité Routière (PNSR) et d'Agence dédiée

L'atelier national tenu les 18 et 19 juillet 2018 est parvenu, à l'unanimité, aux résultats suivants :

- la validation du PNSR qui comporte deux phases principales pour sa mise en œuvre : une première phase transitoire de 3 ans suivie d'une seconde phase de 5 ans ;
- l'adoption de la création d'une Agence nationale de sécurité routière (AGUISER) selon le principe que, pendant la phase transitoire, cette Agence devra se consacrer aux missions de type Observatoire, notamment pour la collecte et le traitement des données sur les accidents de la circulation routière, l'organisation de campagnes ou missions d'information/sensibilisation de tous les usagers de la route et la formation du personnel de l'Agence.
- l'adoption de la création d'un Fonds national de sécurité routière destiné au financement endogène du PNSR.

En outre, des recommandations ont été faites au Ministre des Transports, concernant les textes à prendre en vue de l'adoption du PNSR par le Gouvernement et sa mise en œuvre effective. L'objectif est de présenter au Conseil des Ministres dans les trois prochains mois les textes suivants :

- un décret portant adoption du PNSR ;
- un décret portant création, attribution et fonctionnement de l'Agence Guinéenne de Sécurité Routière (AGUISER) ;
- un décret instituant et organisant un système d'informations sur les accidents de la circulation routière.

L'adoption rapide de ces premiers textes, dont les projets et leurs rapports de présentation, préparés par le PAST, sont disponibles, est essentielle pour démarrer effectivement la phase transitoire du PNSR avec le fonctionnement de l'AGUISER sous la forme d'un observatoire.

Il faudra ensuite anticiper pour prendre en particulier les textes complémentaires ci-après, dans la perspective d'un fonctionnement complet de cette Agence :

- un décret portant création, alimentation et fonctionnement du Fonds National de Sécurité Routière ;
- un décret portant institution de l'éducation à la sécurité Routière dans les systèmes éducatifs de la Guinée ;
- un décret portant institution de l'audit de Sécurité Routière.

Dans cette perspective, il a été proposé au Ministère des transports une feuille de route pour la mise en œuvre du PNSR dans sa phase transitoire qui doit démarrer avant la fin de cette année 2018 et au plus tard début 2019. La feuille de route présente les actions et mesures concrètes à réaliser avec une montée en charge progressive de l'AGUISER. Ces actions et mesures concrètes se déclinent dans le temps pour être mises en œuvre, les premières à très court terme dans un horizon de 3 mois (notamment la prise des 3 premiers décrets), certaines dans un horizon d'un an et d'autres d'ici deux ans.

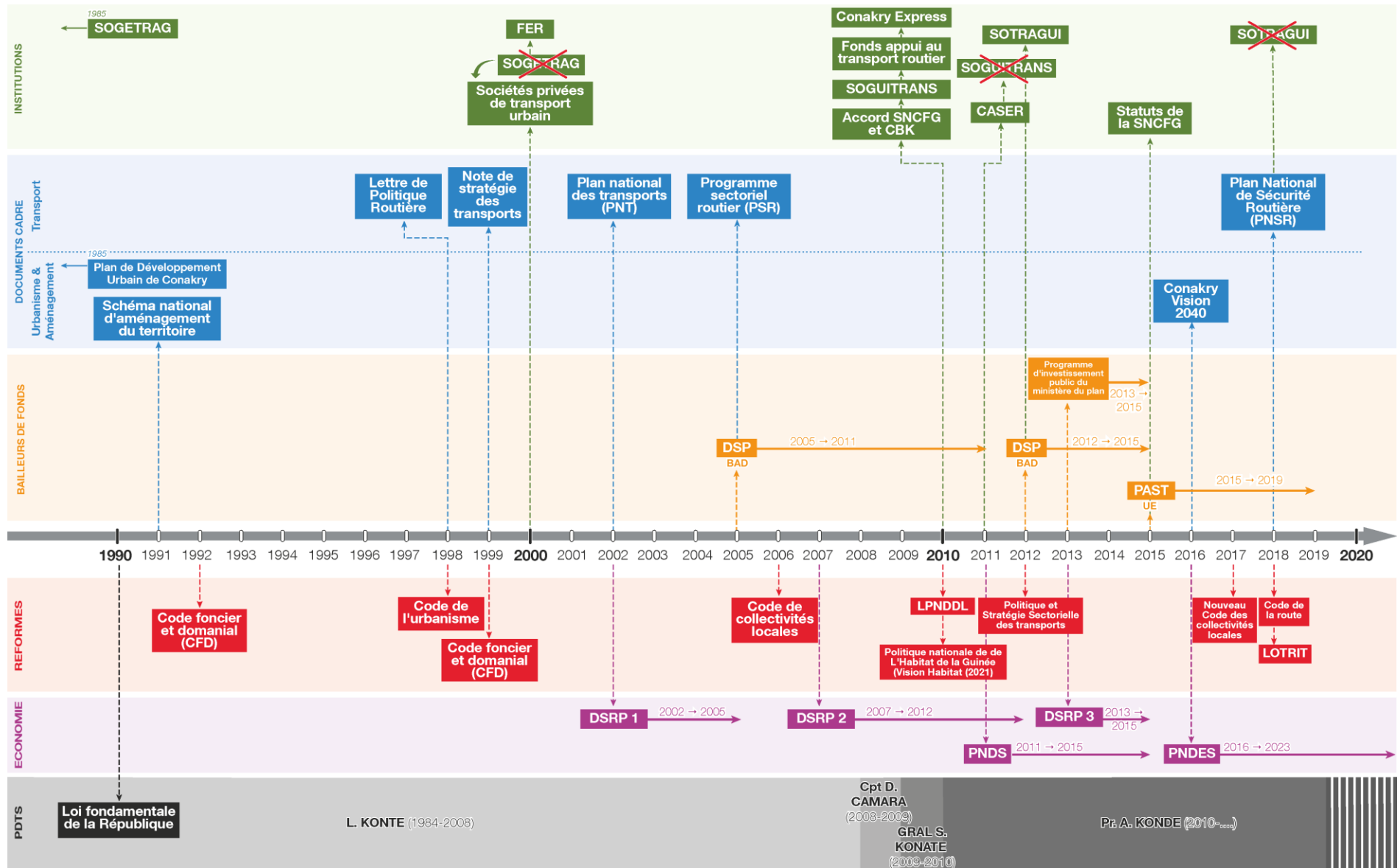
### ■ Les engagements internationaux de la Guinée sur les changements climatiques

Relativement aux accords de Paris sur le Climat, la Guinée a ratifié la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et le Protocole de Kyoto respectivement en 1993 et 2005. Par la suite, elle a élaboré et déposé le 1er octobre 2015, son plan d'action pour sa Contribution prévue déterminée au niveau National (CPDN)<sup>20</sup>. Ce document prévoit que le taux de

<sup>20</sup> République de Guinée (2015), Contribution prévue déterminée au niveau National, au titre de la Convention des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC), [www4.unfccc.int/submissions/INDC/Published Documents/Guinea/](http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Published Documents/Guinea/)

croissance des émissions serait de 4,4% par an d'ici à 2030. Les émissions passeraient de 2,1 à 2,7 tCO<sub>2</sub>e/hab. Au total, cela représenterait un doublement sur 20 ans et près de 55 M tCO<sub>2</sub>e en 2030.

Le secteur des transports n'y apparaît pas en tant que levier prioritaire mais figure parmi les moyens pour relever la performance énergétique de l'économie guinéenne à travers l'amélioration de la qualité du parc des transports et la promotion du transport public, entre autres mesures



1143\_171-4-Timeline\_Guinee.ai - 23 10 2018

Figure 22 - Frise chronologique des transports urbains en Guinée

## 1.4.2 Principaux acteurs de la mobilité urbaine

### Les ministères impliqués

- **Le Ministère des Transports (MT)** a pour mission la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement guinéen dans les domaines des transports terrestres, aériens, maritimes, fluviaux et de la météorologie et d'en assurer le suivi à travers ses services propres et organismes sous-tutelle.

Le Ministère des Transports comprend quatre directions dont la DNTT. Celle-ci est chargée de l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans les domaines des transports routiers et ferroviaires. Huit Bureaux Régionaux (BRTT) lui sont rattachés. La direction assure la tutelle des entités telles que la SNCFG, opérateur public du train urbain Conakry Express et la SOTRAGUI, opérateur du transport urbain par autobus (jusqu'à sa dissolution en 2018).

Le budget du Ministère en 2015 était de 62 milliards GFN (près de 3,435 millions de dollars US), soit moins de 0,5% du budget national. Le ministère met actuellement en œuvre le PAST financé par l'Union européenne.

- **Le Ministère des Travaux Publics (MTP)** a pour mission la conception, l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans le domaine des travaux publics. Plus précisément, il est responsable de la législation et de la réglementation en la matière, des projets de construction et de bitumage des routes nationales, des voies urbaines, y compris les ouvrages d'art, les routes préfectorales et communautaires (en relation avec les collectivités locales) ainsi que de leur entretien. Il est aussi compétent pour organiser et mettre en place le système de péage sur les autoroutes, les routes nationales et les grands ponts. Il comprend les Directions nationales (i) des Routes nationales, (ii) des Voies urbaines, (iii) des Routes préfectorales et communautaires, (iv) des Infrastructures et (v) de l'Entretien routier. Il compte aussi quatre établissements publics dont le Fonds d'Entretien Routier (FER) et le Centre d'Appui et de Suivi des Entreprises Routières (CASER).

En 2015, le budget du Ministère s'élevait à 1'500 milliard de GNF (83 millions de dollars US) soit près de 10% du budget national. Le ministère est co-bénéficiaire du PAST avec le Ministère des Transports.

**Le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD)** intervient dans la gouvernance à travers la réglementation et la tutelle sur les collectivités territoriales. Le niveau de décentralisation ne favorisant pas encore la pleine autonomie des collectivités territoriales, les missions et attributions des communes sont conservées par les services déconcentrés de l'Etat, notamment les Gouvernorats. S'agissant des compétences liées aux transports urbains, elles sont toutefois exercées par les services du Ministère des Transports, au niveau des Bureaux Régionaux des Transports Terrestres, faute de capacité, même au niveau du Gouvernorat de Conakry.

- **Le Ministère des Mines** est fortement impliqué dans la gestion des infrastructures de transport, ferroviaires notamment, du fait que les sociétés minières sont de grandes utilisatrices des transports. Il a ainsi confié à l'Agence Nationale des Infrastructures Minières (ANAIM) la responsabilité de la gestion de toutes ces infrastructures qui contracte avec les sociétés minières des conventions pour la construction et/ou l'exploitation de voies ferrées au détriment du Ministère des Transports attributaires de ces compétences, notamment à travers la SNCFG. En effet, le décret de 2010<sup>21</sup> portant création de la Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée (SNCFG) précise ainsi que celle-ci est notamment chargé de :

<sup>21</sup> le décret D/108/PRG/CNDD/SGPRG/2010 du 28 mai 2010

- L'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau de transport de marchandises et de passagers sur toute l'étendue du territoire national d'une part et d'autre part de tout autre réseau ou activité connexe concédé par l'Etat ;
- L'exécution de travaux neufs ou de grosses réparations concernant les installations ferroviaires et leurs annexes, lorsque ces travaux ne peuvent pas être dissociés de l'exploitation.

Dans le cadre du Projet d'Appui à la Gouvernance du Secteur Minier (PAGSEM), le Ministère des Mines a fait réaliser un Schéma Directeur de Développement des Infrastructures Auxiliaires de Transport Minier en Guinée (voies ferrées et ports maritimes) en vue de mutualiser le développement et l'exploitation de ces infrastructures entre les sociétés minières intéressées.

- **Le Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT)** est impliqué à travers ses services, notamment la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (DATU), pour les actes de dévolution du foncier relatif aux gares routières. De manière plus générale, la planification urbaine relève de ses compétences. Il assure le Secrétariat Permanent de l'Aménagement du Territoire (SPAT), bras séculier du Conseil Interministériel de l'Aménagement du territoire (CIAT) qui est en train de reprendre en main la politique de l'aménagement du territoire guinéen en général, et de l'agglomération du Grand Conakry (Conakry – Vision 2040).

### Les compétences des collectivités territoriales

- Depuis la décentralisation administrative engagée en 1994, la Guinée est subdivisée en **7 régions administratives** auxquelles s'ajoute la zone spéciale de Conakry.
- Les **communes** sont des collectivités territoriales de plein exercice dotées de l'autonomie financière et, d'autre part, des circonscriptions administratives de l'Etat. Chacune d'elles est gérée par un conseil communal, organe délibérant constitué d'élus au suffrage universel, sous l'égide d'un maire (organe exécutif) et de représentants de groupements à caractère économique et social (désignés par la tutelle). Elle dispose de services communaux, en charge de la mise en œuvre de la politique du gouvernement (services déconcentrés) et de services communaux propres. Leur tutelle est exercée par le **Gouvernorat** et la Direction nationale de la décentralisation. Les communes sont ainsi sous une forte tutelle des administrations territoriales déconcentrées (Gouvernorats, Préfectures, Sous-préfectures).
- La zone spéciale de Conakry est composée des 5 communes (Kaloum, Dixinn, Ratoma, Matam et Matoto) qui forment une structure intercommunale et supracommunale, **la Ville de Conakry**, elle-même collectivité territoriale de plein exercice (personnalité morale et autonomie financière). Elle a pour rôle d'impulser, de coordonner et de contrôler l'action publique des cinq communes. Elle exerce des attributions d'intérêt général (transports, en l'occurrence) et des attributions d'intérêt local (ordures, ...). Elle est administrée par le Gouverneur (organe exécutif), un Conseil de Ville (organe délibérant) et des services propres (Services de la Ville). Le Gouverneur, représentant de l'Etat au niveau de la ville, est nommé par décret. Il assure la tutelle rapprochée des communes de Conakry et a autorité sur les services déconcentrés de l'Etat au niveau de la Ville, des communes et sur les services décentralisés de celles-ci (ville et communes). En tant qu'exécutif, il représente la ville de Conakry dont il dirige l'administration et est l'ordonnateur du budget.

Le conseil de Ville comprend un collège de représentants des conseils communaux composés des 5 maires, membres de droit, et de 5 représentants par commune ainsi qu'un collège de représentants à caractère économique et social désignés par la tutelle. Le Conseil de Ville règle par délibération les affaires de la Ville, en particulier celles relatives aux domaines de compétence tels que :

- les transports publics : réglementation à l'intérieur de la ville, aménagement, entretien et exploitation des gares routières, abris pour voyageurs, stations et arrêts ;



- la voirie et le réseau de drainage et d'égout classés dans le domaine de la ville : construction, aménagement et entretien ;
- l'autorisation de stationnement sur la voie publique à l'intérieur de la ville ;
- l'éclairage public : installation, entretien et fonctionnement ;
- les marchés publics : construction, restauration, aménagement, entretien et gestion ;
- les parcs publics, terrains de sport et aires de jeu : création, aménagement, entretien et exploitation ;
- l'urbanisation de la ville ;
- les actes de dispositions de domaine de la ville ;
- l'emploi de services de secours et de lutte contre l'incendie.

A Conakry, le caractère spécial de la région qui faisait du Gouverneur le Président du Conseil de Ville au détriment des Maires des cinq communes qui la composent, est en voie de disparition conformément au nouveau code des collectivités territoriales. Après l'installation des maires élus lors des élections locales du 4 février 2018, cette situation devrait évoluer.

### Organismes et sociétés publiques

- **Le Fonds d'Entretien Routier (FER)** est un établissement public sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics. Il assure le financement des travaux d'entretien routier, de sécurité routière et d'amélioration de la circulation. Toutefois, le Ministère des Transports, plus particulièrement la DNTT, ne profite pas de cette ressource de façon optimale même si tous s'accordent sur le fait qu'elle ne couvre pas les besoins pour l'entretien des routes du pays.
- **La Société Nationale des Chemins de Fer de Guinée (SNCFG)** est l'opérateur public du train urbain Conakry Express. Il est le fruit d'une coopération entre la Guinée et la Chine. Le train était la propriété privée de la société GDC TRANSPORTS filiale de la China International Fund (CIF) et Sonangol ayant fait l'objet d'un partenariat avec l'Etat en 2009<sup>22</sup>. Le 1<sup>er</sup> octobre 2016, la société a cessé d'exploiter le train réclamant un montant de 45 millions d'euros à l'Etat guinéen, somme qui représentait le déficit d'exploitation cumulé. Les trains ont finalement été réquisitionnés en août 2017 par l'Etat pour être remis en circulation par la SNCFG.
- **La Société de Transports de Guinée (SOTRAGUI)** est un établissement public sous la tutelle du Ministère des Transports créé en 2012. Elle a reçu en dotation les biens de l'ancienne SOGUITRANS (terrains et bâtiments situés à Matoto, matériels et équipements y compris les bus) et les 100 bus King Long offerts en 2011 par la République Populaire de Chine. Elle a pour mission d'assurer le transport urbain, interurbain et international de personnes. La première année, cet EPIC a été géré avec l'aide d'experts de la RATP. Leur mission a pris fin en mars 2013 et un nouveau Directeur Général a été nommé. Le Conseil d'Administration a cependant suspendu ses activités en décembre 2014.
- **Le Centre d'Appui et de Suivi des Entreprises Routières (CASER)** est essentiellement orienté vers le développement de l'Industrie des Travaux Publics routiers, plus particulièrement les travaux d'entretien réalisés par des PME, voire des TPE (Très Petites Entreprises), en vue de redonner, puis conserver, aux routes de la Guinée un niveau de service correct. Aussi, le CASER vise t'il à assuré un compagnonnage aux PME et TPE passant par un renforcement de leur capacité (formation, location de matériels à des prix compétitifs, prêts bonifiés, ...) pour élargir le nombre actuel de prestataires (une demi-douzaine d'entreprises).

L'assistance du PAST au CASER a abouti à l'adoption de nouveaux statuts par le Gouvernement, avec la signature du décret de création d'un "CASER sa". Toutefois, son financement par des

<sup>22</sup> Pacte d'actionnaires signé le 10 octobre 2009 avec les sociétés China international fund et Sonango

sources pérennes en mesure d'assurer son fonctionnement avec des ressources humaines de qualité et dans des conditions les préservant de toute forme de concussion ou de corruption se pose toujours.

### Entreprises privées

- **L'Union Nationale des Transporteurs Routiers de Guinée (UNTRG)** a été créée en 1988 et agréée par arrêté n° 91-5790/MID/DAP en date du 28/08/1991. Selon ses statuts, elle est « *l'organisme représentatif des transporteurs routiers* ». Son objet social est relatif à la représentation, la défense des intérêts moraux et matériels de ses membres, l'étude des problèmes professionnels communs, l'établissement de conventions collectives, etc. L'UNTRG est structurée en 33 bureaux préfectoraux auxquels s'ajoutent 5 bureaux communaux à Conakry et un certain nombre de bureaux au niveau sous-préfectoral.
- **La Fédération Syndicale Professionnelle Nationale des Transports et de la Mécanique Générale (FSPNTMG) regroupe**, indifféremment des transporteurs propriétaires d'un ou plusieurs véhicules, des locataires exploitant un véhicule loué ainsi que des salariés (chauffeurs et mécaniciens). Selon ses statuts, elle est constituée par « *les sections syndicales de travailleurs et travailleuses des secteurs des transports et de la mécanique générale public, privé et de l'informel de la République de Guinée* ». Les distinctions entre syndicalisme ouvrier et organisation patronale n'y sont pas nettes. Elle gère l'essentiel des gares routières du pays, le reste étant sous la responsabilité de l'UNTRG.

Le PAST a réussi à mettre en place un groupe de travail réunissant les deux organisations professionnelles (UNTRG et FSNPTMG). En prélude à un atelier national, ce groupe de travail réuni les 19 et 20 juin 2018 a permis aux deux principales OP du pays d'élaborer et surtout de s'accorder sur un plan d'actions consensuel dans le cadre de leur vision commune, concrétisée le 25 juin par la signature d'un Protocole d'accord entre-elles en vue de créer une **Faïtière Patronale des Transporteurs Routiers de Guinée**.

L'Objet de cette structure patronale est (i) la représentation de la profession de transporteur routier auprès des différentes instances, (ii) la concertation en vue de l'amélioration de la réglementation et des politiques sectorielles, (iii) l'organisation du marché, (iv) la promotion de la professionnalisation du secteur, (v) la promotion du dialogue social, (vi) la sensibilisation, l'information, la formation des transporteurs et leur personnel, (vii) réaliser ou faire réaliser des études et (viii) faciliter l'accès des entreprises de transport routier aux infrastructures et au marché des biens, services et équipements nécessaires pour leur activité.

Le Plan d'action des Organisations Patronales définit pour chacun des objectifs de la Faïtière, les actions envisagées, leur priorité et leur calendrier d'exécution, le rôle de la Faïtière et celui des organisations membres, les moyens spécifiques requis, la feuille de route en vue de la constitution de la Faïtière et de son démarrage. En conclusion de leurs travaux, les OP sollicitent l'appui du Ministère des Transports et de l'Union Européenne pour les accompagner dans la constitution de la Faïtière et la mise en œuvre de leur plan d'actions.

- **La Société Internationale de Visites Techniques Automobiles (SIVITA)** a été créée en 1994 pour en finir avec le système de contrôle technique artisanal reposant sur des constatations visuelles. C'est un opérateur privé disposant d'un monopole sur la base d'une concession de 15 ans accordée le 24 juin 1997 par la DNTT. Cet unique centre pour toute la Guinée, sis à Conakry, emploie une trentaine de personnes et exploite 2 lignes de contrôle, une pour les VL et une mixte (VL et PL).

La SIVITA a été créée avec une capacité de 100 véhicules par jour pour un objectif annuel de 169'000 contrôles par an, sur la base d'un contrôle obligatoire tous les 3 mois pour les transports en commun et de marchandises (6 mois si le véhicule à moins de 5 ans) et de 6 mois pour les véhicules légers (annuel si le véhicule a moins de 5 ans), pour vérifier l'éclairage, le freinage, la suspension, parallélisme et la direction.

SIVITA a cessé ses activités en mai 2004 suite à un litige concernant la concession et son droit d'exclusivité. La Cour Suprême de la Guinée a annulé le 7 juin 2012 les accords signés entre l'Etat et les autres sociétés exerçant une activité de visite technique automobile dans les zones de Conakry et Coyah. Un décret en avril 2015, a rétabli la société SIVITA dans ses droits et son exclusivité de concession sans que le redémarrage des activités ne soit encore effectif.

Un audit de la concession indexe des manquements de part et d'autre. Dans le cadre du PAST, des mesures sont en cours pour la construction d'un centre de référence et de formation des futurs prestataires qui seront agréés, l'activité devant être totalement libéralisée.

### Organisations de la société civile

- **L'Observatoire de la Sécurité Routière et de la Mobilité Urbaine (OBSERMU)** est une ONG de droit guinéen créée le 7 décembre 2015. Il a été créé par des jeunes diplômés guinéens conscients et indignés du bilan alarmant des routes de la Guinée. Ils ont ainsi mis en place une structure de veille, de surveillance, d'alerte précoce, de proposition et d'action qui a pour objectif général de contribuer à la réduction de la mortalité sur les routes guinéennes et de promouvoir une mobilité sûre pour tous les usagers, à travers : (i) la collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques sur les accidents accompagnées des recommandations pertinentes, (ii) la réalisation d'études d'accidentologie permettant d'une part, de comprendre les causes réelles des accidents et d'autre part, d'évaluer et comparer les risques d'accidents pour chaque groupe d'usagers, (iii) l'organisation de campagnes de prévention routière par la sensibilisation et l'éducation. En ce sens, OBSERMU a élaboré un plan d'action sur deux ans (2016-2017).

### Partenaires internationaux

Comme dans beaucoup de pays africains, les partenaires internationaux au développement jouent un grand rôle dans la mise en œuvre de la stratégie nationale comme locale de transports urbains par leur appui financier comme technique. On distingue pour la Guinée :

- **L'Union européenne (UE)** pour la mise en œuvre du PAST mais aussi dans la reprise des processus de planification stratégique et territoriale ;
- La **Banque Mondiale** dans plusieurs secteurs y compris celui des transports ;
- La **Banque Africaine de Développement** intervient également dans le financement de la construction, l'entretien routier et la réhabilitation d'infrastructures ;
- Les **Coopérations turque et marocaine** pour relance de la société de transport public urbain ;
- La **Coopération chinoise** pour la construction d'infrastructures de transport routier et ferroviaire ;
- La **coopération singapourienne** pour l'aménagement urbain du centre-ville, Kaloum.

Les projets menés par les bailleurs de fonds ont contribué à façonner les villes et l'urbanisation du pays. Toutefois, la sectorisation des programmes contribue au manque de transversalité et de coordination entre les différentes agences d'exécution.

## 2. Aperçu des thématiques prioritaires

### 2.1 Cadre institutionnel et gestion du transport urbain

Le cadre institutionnel du secteur des transports urbains dans les villes guinéennes présente un état encore embryonnaire. Si des programmes commencent à dessiner le modèle que les responsables cherchent à mettre en place, il existe une réelle dispersion des responsabilités et un manque réel de ressources (humaines, matérielles et financières).

Aujourd'hui, **un des principaux dysfonctionnements est la séparation excessive entre le Ministère des Transports et le Ministère des Travaux Publics**. La Lettre de Politique Sectorielle des Transports (2016-2035) résume ainsi la situation actuelle : *"(...) le déjumelage a entraîné une perte d'équilibre entre les deux structures, le Ministère des Transports devenant le parent pauvre car perdant des ressources communes mais nécessaires à la prise en charge des missions relative à la gestion du secteur des transports dont la prééminence sur le Ministère des Travaux Publics est tout à fait justifiée car celui-ci n'est chargé que d'exécuter les travaux dans ce même domaine."*

Tous les deux ont des responsabilités qui concerne la mobilité urbaine ; le Ministère des Transports sur l'offre et la gestion du transport urbain, et le Ministère des Travaux Publics dans la construction et planification des infrastructures du transport. Cependant, il existe peu d'espaces de partage et de mécanismes éprouvés de consultation et de concertation sur des questions transversales. Cette excessive séparation empêche le développement de visions communes et, plus important, crée des problèmes dans la gouvernance du secteur des transports urbains. Les responsabilités de planification et de gestion sont atomisées et dispersées entre plusieurs institutions (qui ne se limitent pas nécessairement aux deux ministères cités précédemment).

Les ressources affectées au Ministère des Transports relativement au Ministère des Travaux Publics permet de constater le déséquilibre entre les deux ministères. Selon la loi de finances initiale de 2015 (dont les dépenses totales s'élèvent à 15'248 milliards francs GNF), le budget du Ministère des Transports ne représente que 0,41% du budget de l'Etat tandis que celui du Ministère des Travaux Publics représente presque 10% du budget de l'Etat.

Dans ce cadre institutionnel très fragmenté, **la Direction Nationale des Transports Terrestres (DNNT) au sein du Ministère des Transports, n'a pas de responsabilités suffisamment claires et bien définies**, en termes de spécifications techniques et organisationnelles.

Par ailleurs, en raison de l'importance du secteur minier pour l'économie nationale et de la capacité d'investissement des sociétés, il s'est établi une forte **prééminence du Ministère des Mines sur celui des Transports**. Ainsi, le Schéma Directeur de Développement des Infrastructures Auxiliaires de Transport Minier en Guinée (voies ferrées et ports maritimes) a été mené avec une participation minimale du Ministère des Transports, empêchant d'une part de prendre en compte les besoins des autres secteurs de l'économie et de la population et, d'autre part, d'organiser le développement de corridors de croissance le long des voies ferrées concernées comme préconisé par le DSRP. Après avoir organisé la concertation entre le PAGSEM et le Ministère des Transports, prépare **une nouvelle loi ferroviaire** pour un partage des infrastructures tenant compte des besoins souvent occultés de transports de voyageurs et de marchandises autres que les produits miniers, notamment à Conakry.

**L'absence de reconnaissance de l'autorité du Ministère des Transports sur le secteur des transports** a été souligné par l'audit organisationnel et fonctionnel dressé dans le cadre du PAST. Le manque de ressources financières, l'inadéquation des ressources humaines et leur gestion ainsi que l'insuffisance du système d'information sont aussi relevés. L'audit organisationnel et fonctionnel du Ministère, dressé dans le cadre du PAST avec l'appui de la Direction des Ressources Humaines du Ministère, révèle un effectif de 1'431 agents répartis de la manière suivante (Figure 23).

Parmi cet effectif, Il est relevé par la Direction des Ressources Humaines un grand nombre de personnels dits « non-postés » (environ 6 à 700, soit près de la moitié du personnel total). Ces « non-postés » sont payés mais aucun travail ne leur est demandé, faute d'une affectation et d'un supérieur hiérarchique. Cette situation est d'autant plus anormale que de nombreux postes de l'organisation du Ministère ne sont pas pourvus.

	HOMMES					FEMMES					TOTAL
	A	B	C	CP <sup>23</sup>	Tot	A	B	C	CP	Tot	
Cabinet	12	0	0	2	14	6	3	0	0	9	23
Bur. Strat. & Dévelop.	29	2	0	2	33	11	13	0	2	26	59
Inspection Générale	22	1	2	3	28	15	12	2	1	30	58
DAF	26	3	4	1	34	11	14	0	0	25	59
Secrétariat Central	10	4	9	2	25	5	22	6	2	35	60
DRH	73	35	9	22	139	27	56	9	4	96	235
Agence Navig. Marit.	54	54	69	0	177	6	15	24	0	45	222
Dir. Nat. Transp. Terr.	95	25	14	0	134	20	30	4	0	54	188
Bur. Rég. Trp. Ter. Conakry	38	23	6	0	67	8	28	3	0	39	106
Météo	102	28	1	0	131	17	22	5	0	44	175
Dir. Nat. Aviation Civ.	72	15	1	0	88	13	18	3	0	34	122
Dir. Nat. Marines Mar.	63	17	3	1	84	20	16	4	1	41	125
<b>TOTAL</b>	<b>596</b>	<b>207</b>	<b>118</b>	<b>33</b>	<b>954</b>	<b>159</b>	<b>249</b>	<b>60</b>	<b>10</b>	<b>478</b>	<b>1432</b>

Figure 23 - Effectifs des services du Ministère des Transports en décembre 2015 (PAST, 2016)

Les autorités guinéennes, notamment le Ministère des Transports, affichent une **volonté importante de faire évoluer le cadre institutionnel du secteur des transports urbains**. Une Commission de la Primature a été mise en place pour traiter des problèmes du transport urbain dans le pays. Par ailleurs, le document Conakry Vision 2040 introduit une vision de long terme partagée par les acteurs et des feuilles de routes pour la réforme, dont le transport urbain fait partie. Sur cette base, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Conakry et le Projet d'Appui au Secteur des Transports (PAST), plus globalement, détaillent la réforme du secteur des transports.

Actuellement, les démarches prévoient une refonte du cadre institutionnel des transports urbains en profitant des opportunités offertes par des projets bien engagés (notamment avec la coopération chinoise) pour amorcer les changements. Ainsi, le PDU de Conakry s'attelle-t-il à dessiner un modèle optimal de mobilité et une feuille de route pour définir **une nouvelle organisation institutionnelle**

<sup>23</sup> CP : Contractuels Permanents

**en charge de la gestion du transport public.** Ensuite et à une échelle différente, la mise en place de deux entités institutionnelles futures devrait confirmer un nouveau cadre avec des responsabilités claires : d'une part l'agglomération de Conakry devrait voir la mise en place d'une autorité organisatrice de transport urbain (AOTU). D'autre part AGEROUTE-Guinée devrait être créée comme une entité du Ministère de Travaux Publics. Instituer, dès leur mise en place, une coordination forte entre l'AOTU et l'AGEROUTE s'annonce particulièrement intéressante pour Conakry et les villes secondaires du pays<sup>24</sup>.

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Existence de l'étude prospective Conakry Vision 2040</li> <li>■ Mise en œuvre du Projet d'Appui au Secteur des Transports (PAST)</li> <li>■ Volonté affirmée de l'Etat (Commission Primature)</li> <li>■ Intérêt manifesté des Partenaires Techniques et Financiers internationaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La séparation des ministères des transports et des travaux publics en deux ministères a conduit à des dysfonctionnements dans la gouvernance du secteur des transports.</li> <li>■ Cadre institutionnel très fragmenté : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsabilités planification et gestion dispersées entre plusieurs institutions et accaparées par les services de l'Etat central</li> </ul> <p>DNTT : responsabilités pas précisément définies (spécifications techniques et organisationnelles)</p> </li> <li>■ Manque généralisé de ressources (humaines, matérielles et financières) au sein des institutions nationales et des collectivités locales.</li> <li>■ Déficit de mécanismes éprouvés de consultation et de concertation sur les questions transversales</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Plan de Déplacements Urbains de Conakry en cours d'élaboration :</li> <li>■ Embryon d'AOTU (le GTMU) mis en place</li> <li>■ Une AGEROUTE Guinée est en cours de création</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Capacité actuelle insuffisante pour organiser et réguler le secteur face à de nouveaux opérateurs rodés exploitants les Métrobus/BRT</li> </ul>

Figure 24 – Matrice SWOT des enjeux institutionnels

<sup>24</sup> Aujourd'hui, l'AOTU connaît un début d'application avec la mise en place du Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU), créé par un arrêté interministériel du Ministère des transports et celui des Travaux Publics, en avril 2018. AGEROUTE-Guinée a également été institué par décret, en juin 2018.

Secteur		Aménagement urbain	Transport public					Espace public					
			Transport collectif institutionnel		Gares routières	Transport collectif artisanal (Minibus - Magdana)	Taxis		Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
			Train	Bus			Mototaxis	Taxis collectifs				Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT) et Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD)/Gouvernorat, Ville et Communes	Ministère des Mines (MM) / Ministère des Transports (MT) -et- Compagnies Minières	MT	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT)	Inexistant	MTP -et- Collectivités territoriales	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	
	Financement			MT et Ministère des Finances (MEF)									
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT) et Ministère des Travaux Publics (MTP), Gouvernorat et Communes	MT/Société des Chemins de Fer de Guinée (SNCFG) et MM/Agence Nationale des Infrastructures Minières (ANAIM)	MT/ Direction Nationale des Transports Terrestres (DNTT)	Gouvernorat et Collectivités territoriales	MT/Direction Nationale des Transports Terrestres	MTP -et- Collectivités territoriales	MT/ DNTT + Police	Inexistant	Gouvernorat et Collectivités territoriales			
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation Tarification						Opérateurs artisanaux						
	Infrastructure, Equipement			MM/ANAIM, MT/SNCFG -et- Compagnies Minières		Ministère des Travaux Publics (MTP)		Ministère des Travaux Publics (MTP)	Ministère des Travaux Publics (MTP) -et- Collectivités territoriales	MTP		Gouvernorat et Organisations Professionnelles	Quasi inexistant
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance			SOTRAGUI	Collectivités territoriales et Organisations Professionnelles	Organisations Professionnelles	MTP	Inexistant		Gouvernorat et Collectivités territoriales			

**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

Figure 25 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Conakry



Secteur		Aménagement urbain					Espace public					
			Transport collectif institutionnel	Gares routières	Transport collectif artisanal (minibus)	Taxis		Infrastructures routières et voiries	Gestion de la circulation	Stationnement	Modes actifs	
						Mototaxis	Taxis collectifs				Marche	Vélo
Niveau stratégique <i>Que souhaitons nous réaliser, avec quelles ressources ?</i>	Elaboration de politique / Planification	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT) et Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD) / Gouvernorat, Ville et Communes		Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT)		Inexistant	MTP - et-Collectivités territoriales	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant	Inexistant
	Financement											
Niveau tactique <i>Quels services doivent être développés pour atteindre ces objectifs ? Comment ?</i>	Règlementation	Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT) et Ministère des Travaux Publics (MTP)		Gouvernorat et Collectivités territoriales		MT/Bureau Régional des Transports Terrestres (BRTT)	MTP - et-Collectivités territoriales	MT/DNTT + Police	Inexistant	Gouvernorat et Collectivités territoriales	Inexistant	Inexistant
	Attribution des Licences, Permis et Contractualisation											
	Tarifification											
	Infrastructure, Equipement											
Niveau opérationnel <i>Comment produire les services de manière efficiente ?</i>	Exploitation / Maintenance			Collectivités territoriales et organisations professionnelles		Opérateurs artisanaux	MTP et privés	Inexistant	Gouvernorat et opérateurs privés	Gouvernorat et Collectivités territoriales	Quasi inexistant	Inexistant

**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

Figure 26 - Matrice de la gouvernance de la mobilité urbaine à Kindia

## 2.2 Sources de financement dédiées à la gestion du transport urbain

**Les villes guinéennes connaissent un sous-investissement généralisé dans le secteur des transports :** une voirie principale en mauvais état et un réseau secondaire et tertiaire composés majoritairement de voies non goudronnées sont le résultat du manque historique de ressources financières qui accompagnait un cadre institutionnel fragmenté et peu adapté aux besoins des villes. La prise en charge des études, du suivi et de l'entretien est aussi contrainte par le manque flagrant de ressources financières.

**Actuellement, le financement de projets se fait principalement de manière spontanée :** à chaque projet son financement sans pour autant suivre un plan ou une suite logique de projets de transports. Délaissé depuis des années, la mobilité urbaine connaît aujourd'hui un nouvel élan amorcé par les autorités nationales. Cependant le besoin de rattraper un retard évident reste une préoccupation majeure, le déficit chronique d'investissements publics ayant produit une situation difficile à redresser.

**Le transport public, que ce soit le bus ou le train urbain, est considéré en fonction de coopérations internationales** qui vont financer une flotte de véhicules dont la maintenance n'est pas garantie une fois l'assistance technique terminée. N'ayant pas de ressources affectées annuellement, les entreprises se retrouvent en déficit chronique et meurent jusqu'à ce qu'une nouvelle coopération voit le jour. Cette absence de planification et de programmation budgétaire est également observée pour la gestion de la circulation.

**L'administration, particulièrement à la DNTT, dispose de ressources limitées pour planifier, réglementer et organiser la gestion de la mobilité urbaine.** Ne disposant pas d'un budget propre, toutes les dépenses, même les plus infimes, transitent par un circuit administratif inadapté. Compréhensible pour des engagements de dépenses conséquentes, cette situation devient un frein administratif pour les dépenses et le fonctionnement courant.

**Certaines opportunités pour améliorer la situation peuvent être identifiées.** En premier lieu, la création du Fonds d'Entretien Routier (FER) peut servir d'exemple de modèle de financement du secteur du transport urbain. Grâce à la mise en place d'une Redevance d'Entretien Routier (RER) qui correspond à 250GNF/litre vendu de gasoil et d'essence, 187 milliards de Francs Guinéens ont été perçus pour entretenir les routes du pays. Du fait des besoins exprimés par les principaux maîtres d'ouvrages délégués (Direction Nationale de l'Entretien Routier, Direction Nationale des Routes Préfectorales/Communautaires, Direction Nationale du Génie Rural), le FER souhaite voir augmenter ses ressources en relevant le taux de la RER/litre de 250 à 500 GNF et la mise en œuvre du péage routier<sup>25</sup>.

Les revenus générés par l'usage des infrastructures et le déploiement de services de transport public ne sont pas utilisés pour une amélioration du secteur. Les exemples internationaux montrent de potentielles sources pour augmenter les recettes : (i) taxes sur les produits pétroliers ; (ii) revenus des licences de conduction ; (iii) octroi de numéros de portière ; (iv) redevances issues de diverses concessions ; (v) revenus issus du stationnement ; (vi) la plus-value foncière. Cependant, l'éventuelle mise en place de ces options dans le contexte guinéen n'est pas encore étudiée.

---

<sup>25</sup> FER (2016), Rapport d'activités au titre de l'exercice 2015, <http://fer.gov.gn/wp-content/uploads/2017/07/RAPPORT-DACTIVITES-2015-FER-FINAL.pdf>

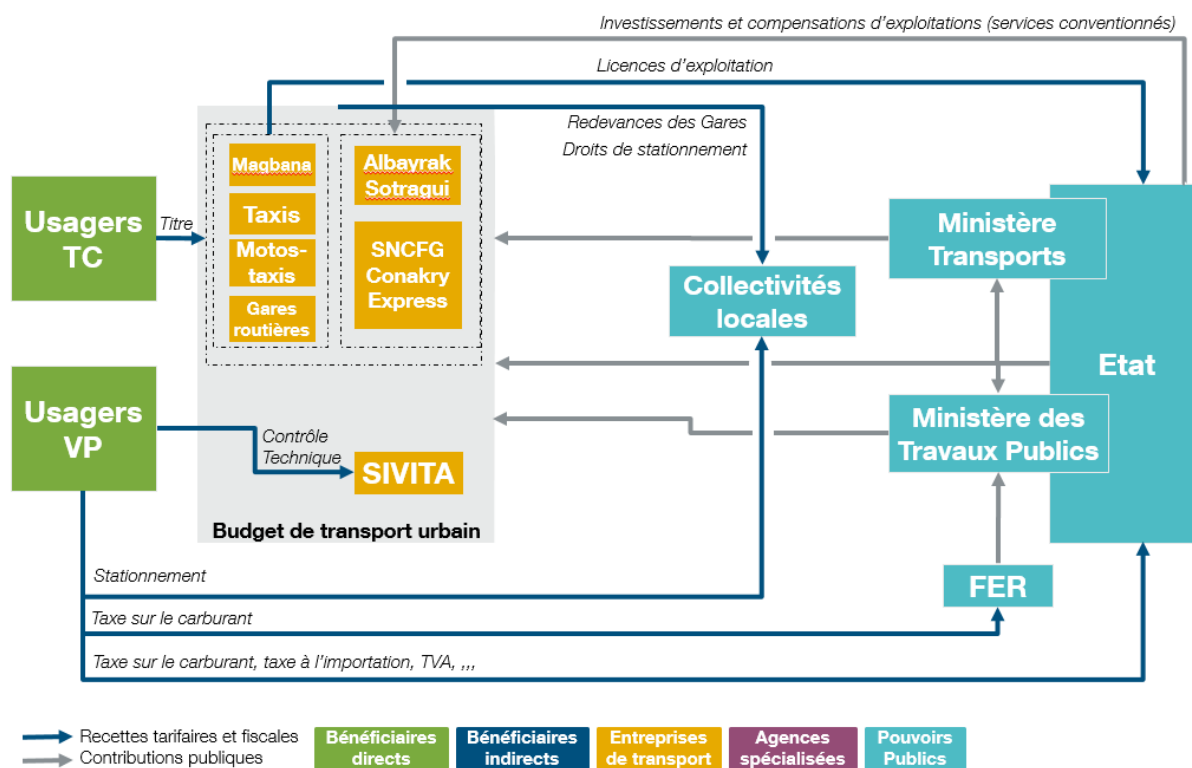


Figure 27 – Financement de la mobilité urbaine à Conakry

### Forces

- Existence du Fonds d'Entretien Routier (FER)
- Reprise économique

### Opportunités

- Réforme du Fonds d'Entretien Routier (FER) proposé dans le cadre du PAST
- Potentiel de ressources internes non mobilisées/optimisées (taxes sur les produits pétroliers permis, licences, numéro de portière, redevances issues de diverses concessions, stationnements, plus-value foncière, ...)

### Faiblesses

- Déficit chronique des investissements publics
- Sous-investissement dans le secteur des transports, notamment pour les infrastructures (d'envergure et locales)
- Si des budgets sont mis à disposition pour des études, le suivi et l'entretien est relégué au second plan
- Absence de programmation budgétaire sur le long terme pour le transport public ou la gestion de la circulation

### Menaces

- Ressources internes, ni pérennes ni suffisantes, ne permettent pas des dépenses importantes

Figure 28 – Matrice SWOT des enjeux de financement

## 2.3 Participation de la société civile à la gestion du transport urbain

**La société civile reste à l'écart dans la gestion du transport urbain**, au-delà de certains groupes concernés par la sécurité routière. Les autorités n'ont ni développé, ni encouragé, les canaux de communication avec les usagers ou les habitants. De ce fait, les populations sont peu influentes sur le cours des projets liés au secteur des transports, et notamment les projets de mobilité. Ainsi, sans une organisation suffisante et sans engagement de la part des autorités nationales, les mécanismes systématiques n'existent pas. Cela est vrai pour des consultations pour les habitants, en général, et pour les usagers du transport urbain.

**Les campagnes d'information sont rares** que ce soit sur les projets, ou pour l'éducation et la communication en général. Les ONG locales qui s'intéressent aux problèmes du transport urbain commencent toutefois à se développer. Ces ONG sont disposées à participer à la promotion de politiques inclusives de mobilité urbaine. Par exemple, **l'OBSERMU peut servir comme plateforme pour développer une participation plus importante des usagers des transports urbains** dans un sujet important comme l'est la sécurité routière.

Ce développement peut être largement soutenu par des bailleurs de fonds internationaux. Toutefois, en privilégiant des solutions d'urgences sur une planification à moyen ou le long-terme, les solutions de participation risquent d'être négligées.

<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Existence d'ONG disposées à participer à la promotion de politiques inclusives de mobilité urbaine</li> </ul>	<p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relations quasi inexistantes entre les autorités et la société civile</li> <li>■ Populations peu influentes sur le cours des projets</li> <li>■ Pas de mécanismes systématiques de consultation des usagers et/ou des habitants</li> <li>■ Campagnes d'information, d'éducation et de communication (IEC) rares</li> <li>■ Pas de modèles formels de participation de la société civile dans la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine</li> </ul>
<p><b>Opportunités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Disponibilité des Partenaires techniques et financiers internationaux pour appuyer la promotion d'un tissu associatif des parties prenantes dans les transports (voyageurs, chargeurs, automobilistes, etc.)</li> </ul>	<p><b>Menaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Urgence dans la mise en place de projets qui ne donne pas le temps à la participation de la société civile et qui, à terme, peut éviter la création de mécanismes systématiques.</li> <li>■ Arrivée de différents bailleurs de fonds avec différents modèles de participation, certains avec des demandes un peu plus poussées et d'autres relativement flexibles.</li> </ul>

Figure 29 – Matrice SWOT des enjeux liés à la société civile

## 2.4 Planification multimodale et fonctionnement des centres-villes

**La planification des territoires est soit obsolète soit embryonnaire** à Conakry. Le rapport Conakry 2040 publié en 2016 est une base pour amorcer une nouvelle dynamique de planification qui doit devenir plus opérationnelle. Seul un schéma directeur de la ville de Conakry et les îles de Loos a été proposé en 2017. De leur côté, les villes secondaires ne disposent d'aucun document de planification de l'urbanisme récent.

**La forme compacte et linéaire de l'agglomération de Conakry présente un véritable potentiel** pour développer un modèle de transport autour d'axes forts de transport public et des modes actifs. Cette vision est notamment avancée dans le rapport "Conakry 2040" : *"L'étroitesse du territoire de la péninsule et les fortes densités humaines constituent un potentiel intéressant pour le développement de transports en commun performants. La massification des déplacements via la mise en œuvre de lignes de type BRT en site propre, sur les axes longitudinaux et en particulier sur la Nationale 1 et la route Le Prince doit être engagée pour améliorer les conditions de mobilité. (...) Ce réseau massifié doit s'accompagner d'une restructuration du réseau des lignes actuelles pour notamment intégrer la constitution de pôles d'échange et de correspondance et des rabattements sur les transversales."*

Malheureusement, cette vision de long terme n'est généralement pas prise en compte pour répondre aux urgences quotidiennes de la mobilité à Conakry. Les solutions apportées dans l'urgence vont même souvent à l'encontre d'une planification de la mobilité qui commence tout juste à être partagé par les parties prenantes au gré de la préparation du Plan de Déplacements Urbains de Conakry.

**Les villes secondaires se développent de manière non planifiée** et se caractérisent par un déploiement des quartiers informels et précaires et des infrastructures et équipements (gares, pôles d'échange, etc.) inadéquats. De plus, cette manière de se développer implique aussi la production de villes avec peu d'espaces publics et un manque dans la maîtrise de l'occupation des espaces de la mobilité.

Dans toutes les villes du pays, on constate de réelle absence de prise en compte des pouvoirs publics pour certains domaines essentiels d'une politique de mobilité urbaine :

- **Pas de considération pour la marche à pied et le vélo.** Bien que, selon les données les plus récentes, la marche à pied représente 2 déplacements sur 3 dans la ville de Conakry, peu de politiques pour les piétons sont en place. La priorité des piétons en termes de distribution modale n'est pas reflétée dans les réalisations et les projets de construction qui privilégient les modes motorisés.
- **Manque de politique de circulation et de stationnement dans les centres-villes.** Les usagers de véhicules privés choisissent de se garer sur les trottoirs empêchant les piétons de les utiliser et les poids-lourds (ou autres véhicules destinés au transport de marchandises) occupent les voies du centre-ville exacerbant la congestion dans cette zone. Certaines initiatives privées de parc de stationnement à Kaloum sont à souligner.
- **Absence de politiques visant améliorer les performances des transports en commun,** et notamment des transports en commun institutionnels. En effet, ni en termes d'infrastructures ni en termes de gestion de la circulation, les aménagements ne donnent de priorités aux services de transport en commun.
- **L'essor des mototaxis** risque de tout remettre en question. En effet, les dernières années montrent une croissance rapide, voire explosive, de l'usage de ce mode de transport qui fait concurrence aux transports en commun qu'ils soient institutionnels ou artisanaux.

Le Plan de Déplacements Urbains en cours de réalisation à Conakry propose une vision intégrée de la mobilité à l'échelle de la métropole. Il sera un appui essentiel pour les autorités dans la définition des priorités. Il contient des actions qui peuvent être réalisées à très court-terme: un plan de circulation à Kaloum et une politique de stationnement (développant à terme une logique de parc-relais). Néanmoins, il peut être difficile d'inverser la tendance du laisser-faire dans le transport urbain, des années d'abus dans l'occupation du domaine public ne peuvent pas être effacées du jour au lendemain.

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Existence d'une vision de développement urbain dans la capitale : Conakry, Vision 2040</li> <li>■ Forme compacte et linéaire du centre-ville : potentiel de développement organisé autour du transport public et des modes doux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Manque d'intégration entre la planification des territoires urbains et la planification de la mobilité urbaine :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de maîtrise du foncier à l'origine d'une explosion des quartiers informels et précaires</li> <li>• Manque d'espaces pour les infrastructures et équipements de transport (gares, terminus, aires de remisages, poteaux, abribus...);</li> <li>• Manque flagrant d'espaces publics et occupation des espaces de la mobilité ;</li> </ul> </li> <li>■ Très faible prise en considération dans la mise en œuvre de la marche à pied (environ deux déplacements sur trois) et du vélo</li> <li>■ Problème aigu du stationnement, particulièrement à Kaloum</li> <li>■ Pas d'aménagement destiné à améliorer les performances des transports en commun</li> <li>■ Les villes secondaires ne disposent d'aucun document de planification de mobilité urbaine et aucune stratégie existe à ce sujet.</li> <li>■ Difficultés à inverser la tendance du laisser-faire dans le transport urbain et des abus dans l'occupation du domaine public difficiles à inverser</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ PDU de Conakry : un document important pour définir la politique multimodale de déplacements à l'échelle métropolitaine</li> <li>■ Emergence d'initiatives privées de stationnement en ouvrage, surtout à Kaloum</li> <li>■ Plan de circulation et de stationnement en cours de définition prévoyant des par-relais (PAST/PDU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Développement de l'usage de la moto</li> <li>■ Urbanisation de terrains inondables</li> <li>■ Etalement urbain dans les villes secondaires</li> </ul>

Figure 30 – Matrice SWOT des enjeux liés à la planification multimodale

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

**Les systèmes de transport public dans les villes de Guinée repose quasi exclusivement sur les acteurs artisanaux aujourd'hui.** Le rôle du secteur institutionnel est marginal. Il n'existe qu'à Conakry et l'activité de la SOTRAGUI et du Conakry Express est responsable de moins de 1% de la part modale.

Il existe **une volonté des représentants des acteurs artisanaux** de s'organiser ( au sein du Haut Conseil des Transporteurs) et de participer aux programmes de réforme. Le secteur artisanal qui est composé de minibus, de taxis collectifs et de mototaxis a entamé un dialogue ouvert avec le Ministère de Transports. Les opérateurs artisanaux bénéficient jusqu'à présent d'une réglementation insuffisante en ce qui concerne la réglementation de la quantité (quotas) et la réglementation de la qualité (spécifications techniques des véhicules, fréquences, etc.).

**A Conakry, les sociétés de transport public institutionnel se sont succéder, faillite après faillite:** SOGETRAG (1985-années 2000), SOGUITRANS (2008-2011), SOTRAGUI (2012-2018). Ces deux dernières sociétés de bus ont connu des histoires similaires: dotées d'une flotte d'une centaine de bus à leur création, elles n'ont pas réussi à développer un modèle économique viable dans un contexte politique général défavorable et en l'absence de politique de transport urbain. Ainsi, la SOTRAGUI en 2015 a été directement impactée par la décision du Ministère des Transports de baisser de 40% les tarifs, ce qui a fortement aggravé sa situation économique. Mais une crise de gouvernance interne pénalisait également la performance de l'entreprise, qui avait été créé en tant qu'Etablissement Public d'Intérêt Commercial (EPIC)<sup>26</sup>.

**Il existe actuellement un manque important de suivi des services institutionnels et artisanaux.** Aucune autorité ne dispose d'information permettant de connaître réellement l'état de santé des entreprises de transport public à Conakry et la situation concernant le transport artisanal. On constate un manque de données fiables sur les performances du transport public qui rend très difficile la régulation du secteur.

**L'amélioration des performances du transport public à Conakry dépend de la mise en service de modes capacitaires** avec un potentiel pour transformer la situation actuelle. La forme compacte et linéaire déjà présentée comme un atout dans cet objectif est particulièrement importante pour développer un modèle polycentrique linéaire organisé autour du transport public de masse. Dans le cadre du PDU, sont envisagés, soit la mise en place d'un réseau de BRT, soit la développement et l'évolution de l'offre ferroviaire actuelle (Conakry Express). Toutefois concernant les perspectives de développement de transport ferroviaire, il faut prendre en compte les limitations du mode du fait d'une utilisation d'infrastructures ferroviaires destinées principalement au transport des productions minières. Une montée en puissance du Conakry Express dépend des possibilités réelles d'utilisation des sillons compte tenu des concessions accordées au transport de minerais.

---

<sup>26</sup> Statut qui avait disparu des textes guinéens en 2015.



Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Forme compacte et linéaire de la ville : potentiel de développement polycentrique linéaire organisée autour du transport public de masse</li> <li>■ Volonté des acteurs artisanaux de s'organiser (Haut Conseil des Transporteurs) et de participer aux programmes de réforme (PAST)</li> <li>■ Existence d'une ligne de chemin de fer fonctionnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le transport artisanal est la base du système de transport public urbain (Magbana, taxis collectifs et mototaxis)</li> <li>■ Rôle marginal des modes institutionnels (ALBAYRAK/SOTRAGUI ; Conakry Express : moins de 1% de part modale)</li> <li>■ Réseaux desservis issus d'initiatives privées et non d'une organisation étudiée et rationnelle</li> <li>■ Réglementation insuffisante du transport public urbain (spécifications techniques des véhicules, quotas, etc.) pour une réorganisation des transports artisanaux</li> <li>■ Les opérateurs artisanaux interviennent en tant que prestataires de services de transport public, mais leur offre n'est pas encadrée (conventions, contrats, etc.). Le secteur artisanal autorégule ses activités</li> <li>■ Manque de suivi des services de l'Etat (carences de bases de données)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Volonté politique de passer à des modes plus capacitaires (BRT, METROBUS, Conakry Express, ...)</li> <li>■ Conakry Express : fort potentiel de développement</li> <li>■ Volonté politique de réformer les transports artisanaux</li> <li>■ Mise en place d'une organisation embryonnaire pour les services de mototaxis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prééminence du transport de minerais</li> <li>■ Rôle et place des acteurs artisanaux dans des schémas de transports intégrés et tirés par des transports de masse (BRT, train, ...)</li> <li>■ Croissance exponentielle des moto-taxis</li> <li>■ Impact négatif assainissement et gestion des déchets sur l'infrastructure de transport digne d'une capitale</li> <li>■ Echecs récurrents des multiples tentatives de mettre en place d'efficaces transports publics par bus depuis l'indépendance du pays</li> </ul>

Figure 31 – Matrice SWOT des enjeux liés aux performances de transport public

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

**Le manque de ressources financières** marque les possibilités de mettre en place des programmes ou des projets dans ces villes secondaires. **Le manque de ressources humaines** au sein des collectivités locales et des services déconcentrés de l'Etat s'ajoute aux problèmes de financement et de ressources matérielles. Il est également constaté un **manque d'outils de planification et de contrôle de l'urbanisation** dans les villes secondaires.

**Après les élections municipales de février 2018, il est prévu que les collectivités locales acquièrent certaines compétences préalablement détenues par les ministères concernés.** Pour accompagner cette éventuelle montée en puissance des collectivités locales, le programme du PAST envisage des programmes de renforcement de capacités des agents des municipalités du pays. Cette initiative va dans le sens du processus de décentralisation en cours. Cependant, ce même processus est menacé par des rivalités politiques qui peuvent entraver ou ralentir la bonne marche des collectivités locales, laissant à nouveau les villes secondaires dépendantes des décisions prises au niveau des ministères, loin du contexte auquel elles doivent répondre.

**La prééminence de Conakry** par son rôle politique, économique et par sa démographie, réduit les perspectives des villes secondaires du pays. La concentration des projets d'infrastructures de transports urbains dans la capitale réduit fait que les villes secondaires ne sont pas envisagées pour bénéficier de programme ou projets permettant d'accompagner la croissance de la mobilité urbaine dans ces villes.

<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Changement récent du personnel politique local avec les élections municipales de février 2018</li> </ul> <p><b>Opportunités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Perspectives de programmes de renforcement de capacité des agents des municipalités dans le cadre du PAST</li> <li>■ Processus de décentralisation en cours</li> </ul>	<p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prééminence de Conakry : concentration des projets d'infrastructures urbaines de la mobilité et planification des transports</li> <li>■ Faible volonté des autorités centrales pour transfert de responsabilités</li> <li>■ Manque de ressources financières</li> <li>■ Déficit d'entretien adéquat et/ou d'investissements conséquents</li> </ul> <p><b>Menaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Risque de voir la croissance urbaine se concentrer à Conakry</li> <li>■ Rivalités politiques</li> </ul>
---	---

Figure 32 – Matrice SWOT des enjeux liés au soutien du gouvernement national pour la gestion du transport urbain dans les villes secondaires

## 2.7 Autres thématiques transversales

### 2.7.1 Sécurité routière

Les accidents de la circulation provoquent d'importantes pertes en vies humaines, ainsi que des pertes économiques et sociales. Aucune base de données n'est disponible et peu de moyens (humain et financier) sont mis à disposition pour répondre à ce problème. Comme le dit l'OBSERMU, "les émotions

*suscitées souvent par des accidents dramatiques et spectaculaires ne suffisent pas encore à donner à cette problématique toute l'attention qu'elle mérite*<sup>27</sup>.

Le cadre réglementaire existant, bien que limité à un certain nombre de facteurs de risques d'accident et d'aggravation des conséquences, est insuffisamment appliqué. Il doit être mise à jour notamment pour prendre en compte les excès de vitesse.

Organisée suite à une directive présidentielle avec l'appui du PAST, la tenue des Etats Généraux de la Sécurité Routière démontre une volonté politique pour changer la situation actuelle. Malheureusement, les villes guinéennes n'ont pas d'institutions capables de porter ces initiatives. Partiellement dû au manque de ressources financières, matérielles, mais aussi humaines, les responsables locaux ne peuvent pas garantir la pérennité des initiatives lancées dans le cadre de projets ou de programmes d'assistance technique.

### 2.7.2 Qualité de l'air

La vétusté générale du parc et particulièrement celle des véhicules de transports publics engendre des effets négatifs sur la qualité de l'air et la santé des populations. Cependant, l'inexistence d'outils et d'institutions en mesure d'assurer le monitoring de la pollution atmosphérique font craindre sur le respect des engagements internationaux du pays (adhésion aux accords de Paris sur le Climat).

La non-préparation des populations en général, et des automobilistes, en particulier, renforce cette appréhension sur l'applicabilité des mesures envisagées, notamment sur la Contribution prévue déterminée au niveau National (CPDN).

---

<sup>27</sup> OBSERMU (2016). 1er rapport de situation sur la sécurité routière en Guinée.

### 3. Recommandations

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 33).

	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 33 – 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 Guinée. 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 15 recommandations.

#### 3.1 Recommandations pour l'efficacité de la Gouvernance (Enable)

##### 3.1.1 Cadre institutionnel

- **E1 : Clarifier le rôle des ministères intervenant dans le domaine de la mobilité urbaine tout en favorisant la coordination entre ces institutions et préciser les moyens humains, matériels et financiers nécessaires**

Actuellement, la planification des services de transport est placée sous la responsabilité du Ministère des Transports tandis que la planification des infrastructures de transport est placée sous celle du Ministère des Travaux Publics. Afin de lutter contre les nombreux dysfonctionnements engendrés par cette allocation des responsabilités, il est proposé de confirmer d'une part le rôle de pilote du Ministère des Transports, notamment la DNTT, pour la planification multimodale et la gestion du transport urbain et d'autre part celui du Ministère des Travaux Publics (et surtout, de l'AGEROUTE, à l'avenir) pour la conception, la réalisation et la gestion des infrastructures de transport, notamment celles accueillant les principaux réseaux de transport public.

Cette clarification des rôles des ministères vaut aussi pour le Ministère des Mines, notamment sur la gestion du transport ferroviaire qui constitue d'énormes opportunités pour le développement des

transports urbains de masse à Conakry. Une coordination étroite entre toutes les entités concernées est requise afin que les interventions ne se fassent pas à l'encontre d'une stratégie de long-terme.

Par ailleurs, cette nouvelle organisation des missions doit se faire en mettant à disposition de chacune des différentes structures concernées les moyens nécessaires. Ainsi, les acteurs institutionnels pourront créer, relativement rapidement, les conditions qui permettront d'amorcer des actions concertées pour une mobilité durable tenant compte de tous les modes de déplacement.

***Cette recommandation doit être portée à court-terme par la présidence et le premier ministre en impliquant le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile et le Ministère des Mines.***

■ **E2 : Mettre en place à Conakry une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) sous la tutelle du Ministère des Transports**

L'organisation des services de transport public à Conakry est, à l'image du cadre institutionnel des transports urbains, peu coordonnée. Les responsabilités de planification et de réglementation sont excessivement diluées entre différentes institutions, ce qui réduit les possibilités de mise en œuvre d'une politique adéquate. Les acteurs privés, composante principale des systèmes de transport public urbain de Conakry, opèrent alors dans un secteur largement auto-organisé et autorégulé.

Il s'avère donc urgent de mettre en place une autorité organisatrice des transports qui sera un cadre de partenariat entre l'Etat, les collectivités locales et la société civile, cette dernière comprenant aussi bien les opérateurs de transports que les organisations défendant les droits des usagers. L'AOT veillera à la mise en œuvre et au suivi de l'application de la politique de déplacements urbains définie par l'Etat pour l'agglomération de Conakry.

Elle aura donc pour mission l'organisation et la régulation de l'offre et la demande de transport public urbain et veillera à la préservation des commodités relatives aux modes doux (marche à pied, vélo, ...). En ce sens, elle sera chargée de définir les critères d'accès à la profession (autant pour les personnes physiques ou morales que pour le matériel roulant). A travers des conventions avec les opérateurs agréés, elle précisera le réseau de transport public, les niveaux de services à fournir aux usagers, les obligations de service public et la tarification. Bien entendu, elle accordera une attention particulière à l'organisation du secteur informel et à l'avènement d'un système de transport public urbain suffisamment attractif pour inciter un report modal volontaire, de la voiture particulière vers le transport public et les modes actifs. Vis à vis des services de l'Etat, elle veillera à une bonne prise en compte des besoins du sous-secteur des transports publics urbains par les autres administrations, notamment l'extension, l'entretien ou l'habillage du réseau (voirie, arrêts, abris, gares et têtes-de-lignes, ...). Elle se substituera aux collectivités locales pour assurer la tutelle des infrastructures terminales (gares, têtes-de-lignes, terminus, ...) et définira les modalités techniques de leur conception, leur réalisation et leur gestion ainsi que des clefs de répartition d'éventuelles recettes tirées de leur gestion.

Concernant la gestion de la circulation et du stationnement, l'AOT sera responsabilisée pour tout ce qui est des prescriptions et du suivi du respect des prescriptions. L'AGEROUTE-Guinée devient alors un maître d'ouvrage délégué pour la réalisation et l'entretien de la voirie, notamment celle des grandes collectrices des transports en commun.

L'AOT devra être placée sous la tutelle du Ministère des Transports mais devra comprendre dans son conseil d'administration toutes les communes du "Grand Conakry", y compris Coyah et Dubréka (région de Kindia). Ce périmètre correspond à celui couvert par le Plan de déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération de Conakry, en cours d'élaboration par le PAST.

***La DNTT du Ministère des Transports doit à court terme opérationnaliser le GTMU, clarifier les compétences, le périmètre, les ressources financières et la composition du conseil d'administration de l'AOT, entériner ces décisions dans les textes législatifs afin d'assurer une parfaite cohérence dans la répartition des compétences et des financements et promulguer le décret d'application. Le GMTU pourra s'inspirer des exemples du CETUD à Dakar et de LAMATA à Lagos (voir encadrés ci-dessous).***

## Encadré 2 – Le CETUD, autorité organisatrice des transports urbains à Dakar

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.

### **Encadré 3 – Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA)**

**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.

### ■ **E3 : Rendre opérationnels les services en charge de la mobilité urbaine au sein de l'administration territoriale déconcentrée dans les villes secondaires et former leurs responsables**

Dans les villes secondaires, il est nécessaire de mettre en place des embryons d'autorité organisatrice pour ne pas laisser le transport artisanal à lui-même. Le processus de décentralisation n'est pas suffisamment avancé en Guinée pour une entière responsabilisation des collectivités territoriales et il est proposé de s'appuyer sur les administrations territoriales déconcentrées et notamment, les Gouvernorats (les Préfectures se trouvant encore dans une situation d'impéritie faute de ressources humaines, matérielles et financières adéquates).

Celles-ci devraient être dotées d'un service chargé de l'organisation, aussi sommaire fut-elle, des transports urbains. Il serait en charge de l'enregistrement des opérateurs, de l'octroi de licences, d'un dialogue avec les transporteurs et les élus locaux et les forces de polices, de la diffusion de la réglementation nationale, des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière, etc.

Ces agents devront participer régulièrement à des sessions de formation organisées par le Ministère des Transports aux enjeux de la mobilité urbaine. Ils devront pouvoir contribuer à la tenue d'une base de données nationales sur les services de transport urbain.

Toutefois, une attention particulière sera accordée à la région de Kindia dont une partie du territoire (Coyah et Dubréka) pourrait être comprise dans le périmètre de transport urbain supervisée par l'AOT de Conakry.

***La Direction Nationale des Transports Terrestres (DNTT) du Ministère des Transports doit proposer un dispositif aux autres ministères (le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, les collectivités locales et gouvernorats). Un Appui du GTMU et de la future AOT de Conakry sera utile pour tirer les conclusions de la mise en place de l'AOT de Conakry et mettre en place des dispositifs équivalents (collecte de données, etc.). La DNTT devra évaluer les réelles possibilités des structures des villes secondaires et chercher à redéployer le personnel "non postés" du Ministre des***



**Transports dans les villes secondaires. Ces personnes devront bénéficier de formation sur le modèle des « Conseillers en mobilité » en Belgique.**

**Encadré 4 – « 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.

### 3.1.2 Financement

■ **E4 : Instaurer à Conakry et dans les villes secondaires le principe d'un "budget transport urbain" alimenté par les recettes perçues par les pouvoirs publics, notamment celles liées à l'activité de transport**

La nécessité de mettre à niveau les infrastructures de la mobilité et les services de transport qui souffrent d'un déficit chronique d'investissements est totalement partagée. Seulement, le problème majeur qui se pose est la disponibilité des ressources financières pour faire face aux besoins. Si l'appui des partenaires au développement (bi ou multilatéral) et les investissements directs étrangers ne manquent pas, les ressources octroyées ne sont pas pérennes et répondent à des logiques de projets. Il est donc nécessaire de mettre en place des mécanismes de financement destinés à l'investissement dans les infrastructures et l'organisation des services de transport public. Pour être pérennes, ces ressources fiscales doivent autant que possible être prélevées sur l'économie locale.

S'agissant spécifiquement des ressources actuelles ou potentielles pouvant être tirées des activités de transport (délivrance des permis, des autorisations de transport et des numéros de portière, ainsi que les redevances pour les concessions de la gestion des gares, du pesage ou du contrôle technique), il est urgent de s'activer à optimiser leur recouvrement.

Par ailleurs, gérées selon le principe budgétaire de l'universalité (non-affectation des recettes à des dépenses), ces ressources profitent peu au secteur des transports urbains qui souffre pourtant d'un déficit chronique de financement. A Conakry, ces recettes doivent alimenter le budget de l'AOT ; dans les autres gouvernorats, cela doit alimenter le service transport urbain des gouvernorats.

Pour éviter que les urgences de la capitale n'occultent celles des villes secondaires et surtout, pour plus d'équité, il faut établir une clef de répartition entre les collectivités locales du pays.

Ensuite, le potentiel de revenus issus de taxes sur le carburant, le stationnement, l'immatriculation des véhicules particuliers et/ou à usage commercial, la plus-value foncière, etc. doivent être étudiés en détail (par exemple, l'Etat guinéen peut décider d'affecter « au budget transport urbain » une portion de la plus-value perçue sur toutes les transactions foncières).

**Le Ministère de l'Economie et des Finances en lien avec le MTP et le MT devra inclure ce principe dans les lois de finances. Le Fonds Transport de LAMATA (encadré 5) est un exemple de ce qui peut être réalisé.**

#### Encadré 5 – Le Fonds Transport finançant LAMATA, à Lagos

Le Fonds Transport (*Transport Fund*) a vu le jour en 2007, 5 ans après la création de *Lagos Metropolitan Area Transport Authority* (LAMATA), afin de couvrir le coût d'entretien des infrastructures de transport de l'aire métropolitaine de Lagos.

Le Fonds Transport est alimenté par les recettes des licences (y compris les permis, les plaques d'immatriculation et l'enregistrement des véhicules), des concessions de bus et les redevances payées par les opérateurs (recettes de péages notamment). La *Motor Vehicle Administration* (MVA) est l'une des sources principales. Elle verse un pourcentage des revenus issus de l'octroi de licences, des impôts sur les routes, des permis de conduire et de la carte grise. La MVA contribue actuellement à hauteur de 6,6 M USD, soit 50% des revenus de LAMATA, et envisage d'augmenter ses contributions.

Pendant la première phase du programme LUTP, la plupart des fonds pour financer le fonctionnement de LAMATA venaient principalement de l'État de Lagos: la moyenne annuelle entre 2005 et 2010 était de 5,27 M USD pour l'État de Lagos et de 5,06 M USD pour le Fonds Transport, qui a commencé à verser des ressources à partir de 2007. Néanmoins, la contribution du Fonds Transport a progressivement augmenté, passant de 2,27 M USD en 2007 à plus de 8 M USD actuellement. En effet, en 2011 avec le début de LUTP2, l'équilibre s'est inversé montrant la montée en puissance du fonds. Pour le LUTP2, le Fonds Transport contribue en moyenne à hauteur de 7 M USD, pendant que l'État de Lagos verse, en moyenne, 6,5 M USD par an – sans prendre en compte l'année de 2011, durant laquelle il n'y a pas eu de contribution de l'État de Lagos.

Année	Versements de l'État de Lagos (US\$)	Versements du "Fonds Transport" (US\$)	Budget de fonctionnement annuel de LAMATA (US\$)
2005	5,63 M	-	5,63 M
2006	4,50 M	-	4,50 M
2007	2,29 M	2,27 M	4,56 M
2008	6,78 M	5,26 M	12,04 M
2009	5,65 M	6,73 M	12,38 M
2010 (fin de LUTP)	6,78 M	5,98 M	12,76 M
2011 (début LUTP2)	-	6,32 M	6,32 M
2012	5,90 M	6,17 M	12,07 M

<b>2013</b>	7,11 M	7,45 M	<b>14,56 M</b>
<b>2014</b>	6,3 M	8,29 M	<b>14,68 M</b>

Image 1 – Contributions de l'État de Lagos et du Transport Fund à LAMATA (2005-2014)<sup>28</sup>.

Une grande partie du financement du fonctionnement de LAMATA peut donc être attribuée au Fonds Transport. En 2009, quand le fonds a surpassé pour la première fois la contribution de l'État de Lagos, LAMATA arrivait déjà à couvrir 60% de ces besoins de financement pour son fonctionnement. Le rôle du Fonds Transport est souvent souligné pour exprimer la nécessité pour LAMATA d'être autonome financièrement.

- **E5 : Intégrer dans les Plans de Développement Locaux (PDL) des portefeuilles de projets de transport et de mobilité dans un dialogue avec les ministères concernés (Habitat, Travaux Publics, Transports, Administration Territoriale)**

Actuellement, les projets et programmes ne suivent pas une vision ou un plan stratégique. Ils bénéficient de financements spontanés et non pérennes.

La stratégie nationale établie sous la coordination du Ministère des Transports doit aboutir à la constitution de portefeuilles de projets (d'infrastructures ou de mise en place de services de transport) et de programmes connexes qui pourront être réalisés par d'autres entités (Ministère des Travaux Publics, AGEROUTE, AOT, etc.).

Cette organisation permettra notamment d'améliorer l'efficacité des investissements que les financements soient guinéens ou mis à disposition par des partenaires au développement. Cette structuration en portefeuilles de projets devra d'ailleurs de mieux orienter les contributions étrangères vers des projets répondant effectivement aux besoins et priorités.

***Le Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme) doit en dialogue avec le MT et le MTP, impliquer davantage à la réalisation des PDL les services en charge de la mobilité. Le MT et le MTP devront également identifier avec le Ministère de l'Economie et des Finances les programmes de financement auprès des partenaires internationaux et orienter ces financements vers les villes secondaires.***

- **E6 : Créer une entité publique qui aura un rôle de maître d'ouvrage délégué dans la réalisation d'infrastructures de transport (routes et voiries urbaines) ainsi que leur entretien**

Dans le cadre des processus de planification en Guinée, pendant longtemps déshéritée, le lien entre urbanisme et transport est resté faible, voire inexistant. Cette situation complique la mise en place de recommandations visant une optimisation de l'usage des sols afin de réduire les déplacements.

Dans ce contexte, il s'avère urgent d'activer le processus, en cours, de mise en place d'une AGEROUTE-Guinée. Celle-ci, avec un caractère de structure transversale, doit tenir compte des prescriptions et orientations des autres acteurs publics et donc disposer de liens robustes avec les directions techniques des ministères concernés par la planification et la gestion des transports urbains.

Elle devra être en dialogue permanent avec les AOT et les services de transport des gouvernorats, particulièrement dans l'agglomération de Conakry.

***Après la création de l'AGEROUTE, le Ministère des Travaux Publics (Direction Nationale des Infrastructures) avec le Ministère des Transports devra définir et instaurer des mécanismes de bonne collaboration avec la DNTT, d'abord, et la future AOT, ensuite.***

<sup>28</sup> IBRD. (2016).

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

■ **A1 : Mettre en œuvre le PDU de Conakry à travers le Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) en attendant la création de l'Autorité Organisatrice des Transports**

L'agglomération de Conakry, s'étendant de la presqu'île de Kaloum, à l'ouest, à Coyah et Dubréka, à l'est, se trouve confrontée à de difficiles mouvements pendulaires journaliers entre deux pôles, l'un à dominante résidentielle (banlieue), l'autre regroupant l'essentiel des activités et des administrations : Kaloum.

Pour la prise en charge de ces problèmes aigus de déplacements qui impactent négativement les perspectives de développement économique et social, il est utile de disposer d'outils de planification et d'aide à la décision ainsi que d'institutions dédiées. Le Plan de Déplacements Urbains de Conakry, en cours d'élaboration à travers le Projet d'Appui au Secteur des Transports réalisé avec l'appui de l'Union européenne a ainsi pour objectif i) d'« organiser la mobilité à Conakry et définir une stratégie de réorganisation des voiries urbaines et des transports en commun qui apporte des réponses aux dysfonctionnements actuels » et ii) « d'apporter des solutions pertinentes pour gérer les « coups partis » et les réintégrer dans un dispositif cohérent. »

Dans cette perspectives, les défis consistent à proposer des solutions pour : i) « limiter et organiser la circulation et le stationnement automobile », ii) « Intégrer la gestion du transport de marchandises dans la ville », iii) « organiser et protéger la mobilité des piétons », iv) « articuler transport public et développement urbain polycentrique » et v) « reconstruire un réseau de transport en commun et favoriser l'intermodalité ».

Sa mise en œuvre, sous l'égide d'une Autorité Organisatrice des Transports forte et reconnue, s'impose donc. Mais, en attendant sa création et son opérationnalisation et en vue de s'appropriier le PDU dont certaines recommandations doivent d'urgence être entreprises, il est judicieux de rendre fonctionnel le Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) institué en avril 2018 par arrêté interministériel et qui préfigure la future AOT.

**La Direction Nationale des Transports Terrestres (DNTT) du Ministère des Transports doit opérationnaliser le GTMU en organisant des réunions régulières de ce groupe de travail.**

■ **A2 : Réactualiser les schémas directeurs d'urbanisme des principales villes secondaires en ayant une attention particulière sur les plans de transport**

Des schémas directeurs d'urbanisme existent dans la plupart des villes secondaires. Toutefois, du fait de la croissance rapide de la population et des pratiques des administrations déconcentrées et des chefs coutumiers dans la vente de terrains, ceux-ci sont obsolètes.

Il convient de réaliser de nouveaux schémas directeurs qui puissent définir des programmes d'investissement prioritaires intégrant les infrastructures de transport nécessaires pour répondre à l'objectif d'amélioration de la qualité de la mobilité urbaine.

**Le Ministère de la Ville (Direction Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme), en lien avec le MT et le MTP, devra mobiliser des financements pour la réalisation de Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) dans les principales villes du pays et établir la programmation du financement pour la mise en œuvre.**

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

■ **S1 : Confier à la future AOT de Conakry la réalisation du système de transport de masse de Conakry**

Comme dans bien d'autres pays ouest-africains, les options de transport institutionnel dans les villes guinéennes (Conakry en particulier) ne sont pas adéquates. Les services de transports publics par bus

sont régulièrement en faillite et le train urbain ne propose pas une fréquence suffisante. Il convient donc de développer des options viables de transport public institutionnel.

La densité moyenne et la forme urbaine de Conakry rendent la mise en place d'un système de transport de masse particulièrement approprié. Dans la poursuite des orientations du Plan de Déplacements Urbains, des études doivent approfondir les modalités techniques et institutionnelles de mise en place d'un système de transport de masse de type BRT ou HRT (Heavy Rail Train). Ce dernier, dans le cadre d'un plan de transport hiérarchisé et bien intégré, devra aussi tenir compte des acteurs du secteur artisanal.

***L'Autorité Organisatrice des Transports, avec le soutien du MT devra lancer des études de faisabilité avec le soutien de partenaires de financement et préparer l'équipe par des benchmarks sur les BRT (voir encadrés ci-dessous).***

#### **Encadré 6 – 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).

### **Encadré 7 - « 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).



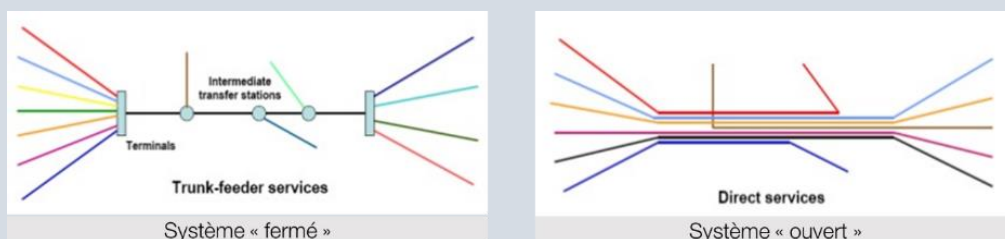


Image 1 - Système « fermé » – Système « ouvert »<sup>129</sup>



Image 2 - Station de Transmilenio à Bogota<sup>30</sup>



Image 3 - Terminus d'Ecovia à Quito<sup>31</sup>

■ **S2a : Adapter le cadre réglementaire et définir les modalités d'exploitation des transports publics**

Les villes guinéennes dépendent excessivement des options de transport artisanal. Entre minibus urbains (Magbanas), taxis collectifs et mototaxis, les systèmes de transport en cours sont le résultat d'initiatives individuelles et non pas d'une réflexion autour d'une logique de réseau. La congestion, le manque d'efficacité et la mauvaise qualité des services sont un résultat logique de ces dynamiques.

Il convient d'y remédier par la définition de cadres réglementaires adaptés pour l'accès à la profession de transport public urbain, les spécifications techniques des véhicules, les quotas d'exploitation sur les lignes ou les réseaux, etc.) en vue d'une organisation avantageuse des transports artisanaux.

**Le Ministère des Transports (DNTT) en consultant les Collectivités locales, la Police Nationale, les Transporteurs ainsi que la Société civile devra élaborer, dans un premier, des décrets d'application de la LOTRIT, ensuite, les arrêtés du décret d'application y relatifs et, enfin, diffuser les nouvelles dispositions. Exemple pourra être pris sur le Kenya (voir encadré ci-dessous)**

**Encadré 8 – 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 (*tuk 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.

<sup>29</sup> Images modifiée à partir de l'image de BRT Planning Guide (2007).

<sup>30</sup> <https://thecitypaperbogota.com/wp-content/uploads/2016/01/transmilenio.jpg>

<sup>31</sup> [http://www.elcomercio.com/files/image\\_gallery/uploads/2016/12/05/5845da115f2fe.jpeg](http://www.elcomercio.com/files/image_gallery/uploads/2016/12/05/5845da115f2fe.jpeg)



En 2014, la *National Transport and Safety Authority* (NTSA) a proposé une nouvelle réglementation pour les motocycles, concernant les *boda bodas* comme les *tuk 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.

■ **S2b : Organiser et professionnaliser les services à travers des conventions de délégation des services publics de transport pour améliorer la qualité générale des prestations**

Ce préalable satisfait, la réforme globale des transports urbains à Conakry doit s'engager progressivement avec une montée en puissance des opérateurs artisanaux les plus performants.

Il devient dès lors impératif d'organiser et de suivre l'activité des prestataires privés à travers des conventions de délégation des services publics de transport pour d'une part, améliorer la qualité générale des prestations et, d'autre part, développer des synergies nécessaires entre les différents modes de transport.

***Le Ministère Transports (DNTT) en relation avec le GTMU, et par la suite les services locaux de mobilité et l'AOT de Conakry devra définir des contrats d'objectifs pour les opérateurs, à partir d'un audit mené sur leurs activités. La DNTT devra définir des conventions d'exploitation avec les opérateurs artisanaux.***

■ **S3 : Procéder au renouvellement du parc de transport urbain dans le cadre de la professionnalisation des acteurs artisanaux**

Les transports artisanaux jouent et devront continuer à jouer un rôle important dans les villes guinéennes ; les supprimer ne va pas résoudre le problème et risque même de générer des conflits sociaux. Néanmoins, il est nécessaire de leur donner un rôle clair, une place dans le système et, en même temps, la possibilité de s'adapter aux changements attendus par les autorités. Au-delà des minibus « Magbanas » et des taxis collectifs, il convient de trouver des solutions consensuelles et profitables à toute la communauté pour juguler l'essor des mototaxis dans leur contexte actuel.

***Le Ministère des Transports (DNTT), en lien avec le GTMU et, par la suite, directions locales de mobilité et l'AOT de Conakry devra faciliter la fédération des opérateurs artisanaux au sein d'une structure faitière. Une évaluation du parc de véhicules actuels devra être menée, ainsi qu'une campagne d'identification formelle des propriétaires. La délivrance de licences de transport urbain à Conakry devra être suspendu pour circonscrire d'ores et déjà le parc à renouveler et les ayants-droit. Une étude de faisabilité du projet devra être menée ; elle permettra, si probante, de trouver des partenaires financiers et industriels pour ce programme. Les exemples de Dakar et du Cap (Encadrés ci-dessous) seront très utiles pour les autorités guinéennes.***

### Encadré 9 – 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 2000<sup>32</sup> 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.).

<sup>32</sup> Dakar (1600) et régions (400).

### Encadré 10 – 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.

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

■ **I1 : Mettre en place des campagnes d'information, d'éducation et de communication (IEC) destiné à sensibiliser le grand public aux enjeux de la mobilité urbaine**

Compte tenu des conditions actuelles, le niveau de la participation de la société civile dans la gestion et la planification du transport est excessivement faible. Il n'y a pas de mécanismes bien établis qui permettent leur participation. Il n'y a également pas d'organisations consoméristes assez visibles dans la défense des intérêts des usagers. Les ONGs qui existent, notamment l'OBSERMU, s'intéressent principalement aux sujets de la sécurité routière et n'ont donc pas nécessairement une vocation à s'ériger en interlocuteur principal pour participer à la planification et à la gestion de services publics de transport.

La création de canaux de communication entre les autorités et les usagers (voire les habitants en général) est un premier pas dans une démarche participative pour planifier les services de transport. Au fur et à mesure que les parties retrouvent leur intérêt, le niveau de participation peut passer de la simple communication à des dynamiques de concertation.

Pour l'heure, afin de mieux comprendre l'action publique, le grand public doit pouvoir être informé sur le code de la route, mais également sur les enjeux de la mobilité urbaine en termes de santé, de préservation de l'espace public, de sécurité routière, de qualité de l'air, etc. Cette stratégie IEC doit profiter de différents vecteurs (écoles, médias, etc.) mais aussi, et surtout, des organisations de la société civile existantes.

Pour créer une base et amorcer la sensibilisation, il est proposé de s'appuyer sur des outils existants (par exemple les radios locales) et des acteurs de la société civile reconnus (représentants religieux) pour faire passer des messages clairs et faciles à comprendre.

La mise en place de bureaux de communication (ou similaires) au sein du Ministère de Transport et du Ministère de Travaux Publics, est aussi nécessaire pour organiser de récurrentes campagnes d'IEC.

***Le Ministère des Transports (DNTT), en partenariat avec le Ministère Travaux Public et le Ministère de l'Habitat pourra réaliser un état des lieux des instances et processus existants puis élaborer et mettre en œuvre un plan de communication. Cette recommandation doit s'articuler aux mieux avec les actions emblématiques pour la mobilité urbaine. Pour être efficace doit disposer de ressources suffisantes, de portes paroles politiques de haut niveau.***

■ **I2 : Réaliser dans quelques quartiers de Conakry, sur des zones bien définies, et dans d'autres villes des initiatives pilotes de dialogue entre les autorités et la population, avec notamment une participation importante des habitants des quartiers, autour de l'aménagement de l'espace au profit des piétons**

La marche à pied est le mode de transport le plus utilisé dans les villes guinéennes. Toutefois, elle ne bénéficie pas d'une attention à la mesure de son importance et, encore moins, des préoccupations des populations. Les espaces publics, particulièrement dans le centre-ville de Conakry, font l'objet d'occupations inappropriées par des stationnements de véhicules, des commerces, des dépôts sauvages, etc. Il est également relevé des initiatives spontanées de réalisation de ralentisseurs (dos-d'âne), souvent hors normes, par les riverains, reflétant des aspirations insatisfaites.

Pour rendre leur place aux modes actifs, et principalement aux piétons, il est nécessaire d'impliquer progressivement les populations et les communes, dans des initiatives inclusives d'aménagement concerté de l'espace public. Aux alentours des nombreux établissements d'enseignement élémentaire, il s'agira d'apaiser la circulation automobile par des aménagements idoines. Une fois la place des piétons retrouvée, les autorités auront une légitimité à encourager ces modes pour des trajets courts, voire de moyennes distances, pour ne pas céder des parts de marchés aux mototaxis.

En ce sens, des initiatives pilotes événementielles pourront être organisés avant de passer ensuite à des initiatives récurrentes. La mise en œuvre du Plan de Circulation de Kaloum (PCK), en cours d'élaboration dans le cadre du PDU de Conakry, pourrait être un excellent début. En rassemblant l'AOT, la Commune, les acteurs du quartier, etc., il s'agirait de dégager les trottoirs, voire de les paver et d'octroyer un espace à chaque type d'usage (vendeurs de rue, stationnement, etc.).

Ces actions pourront se conjuguer avec des "causeries de la mobilité" en direction des habitants des quartiers, avec l'objectif de bien identifier les besoins des piétons et usagers des espaces publics.

***Les collectivités locales et l'AGEROUTE en tant que maître d'ouvrage devront réaliser des opérations pilotes en partenariat avec des associations (OBSERMU), capitaliser ces expériences et diffuser les bonnes pratiques.***

#### **Encadré 11 – La prise en compte des transports non-motorisés à Kigali**

**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.

#### **Encadré 12 – 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 civisme<sup>33</sup>.

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 marchandises<sup>34</sup>. 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

<sup>33</sup> Salazar J. (2008).

<sup>34</sup> Martin G. & Ceballos M. (2004).

infrastructures lourdes, ainsi que de la mise en place de zones piétonnes dans des quartiers emblématiques de la ville.

■ **I3 : Mener un programme de nettoyage des déchets solides dans les rues de Conakry, organiser la chaîne de collecte et sensibiliser les populations**

Les espaces publics à Conakry sont jonchés de déchets solides. Depuis les sacs plastiques jusqu'aux carcasses de voitures, ces déchets dégradent la qualité de vie des populations et, lorsqu'ils sont brûlés, polluent l'air ambiant.

A travers une campagne sur la propreté des rues, l'enjeu est de pouvoir amorcer une amélioration générale de l'environnement urbain et faire en sorte que la rue redevienne un lieu agréable où tous les habitants seront ravis de se promener à pied.

L'objectif est de pouvoir doter le Gouvernorat de Conakry de moyens nécessaires pour récupérer les déchets actuellement sur la rue et mettre en place un système de collecte performant, mettre sur l'espace public des poubelles et organiser le nettoyage des rues régulièrement à l'image de ce qui peut être fait à Ouagadougou ou Kigali. Des sanctions devront être prévues aux contrevenants des règles d'occupation du domaine public.

***Cette recommandation, apparue au cours des échanges dans le cadre du Forum, devrait être portée par les collectivités locales, le Gouvernorat / Ville de Conakry en partenariat avec le Ministère de l'Environnement, le MTP et le Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire.***

### 3.5 Synthèse des recommandations

EASI	Recommandation	Echelle	QUI ?	AVEC QUI ?	COMMENT ?	QUAND ?
			Quelle institution doit porter la mise en œuvre de la recommandation ?	Quelle(s) autre(s) institutions doivent participer à la mise en œuvre ou doivent être consultées ?	Comment amorcer la mise en œuvre ? Quelle est la prochaine étape ? Comment financer la mise en œuvre ?	Quelle temporalité pour la mise en œuvre ? Quels opportunités et quels obstacles ?
<b>E1</b>	<b>Clarifier le rôle des ministères intervenant dans le domaine de la mobilité urbaine tout en favorisant la coordination entre ces institutions et préciser les moyens humains, matériels et financiers nécessaires</b>	Nationale	Présidence et premier ministre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Transports</li> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile</li> <li>- Ministère des Mines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Donner les moyens nécessaires aux directions techniques.</li> <li>- Créer des espaces pour discuter des responsabilités de chaque ministère.</li> </ul>	<p>Court terme</p> <p>Aucune précondition</p>
<b>E2</b>	<b>Mettre en place à Conakry une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) sous la tutelle du Ministère des Transports</b>	Métropolitaine (Conakry)	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère Séc.et Protection Civile</li> <li>- Collectivités Locales</li> <li>- Opérateurs TP de Conakry</li> <li>- Gouvernorat</li> <li>- Société civile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opérationnaliser le GTMU</li> <li>- Clarifier les compétences, le périmètre, les ressources financières et la composition du conseil d'administration de l'AOT</li> <li>- Entériner ces décisions dans les textes législatifs afin d'assurer une parfaite cohérence dans la répartition des compétences et des financements</li> <li>- Promulguer le décret d'application</li> </ul>	<p>Court terme</p> <p>Après <b>E4</b> ; En parallèle avec <b>E6</b></p>
<b>E3</b>	<b>Rendre opérationnels les services en charge de la mobilité urbaine au sein de l'administration territoriale déconcentrée dans les</b>	Métropolitaine (Villes secondaires)	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Min. Sécurité et de la Protection Civile</li> <li>- Collectivités locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tirer des conclusions de la mise en place de l'AOT de Conakry.</li> <li>- Evaluer les réelles possibilités des structures des villes secondaires.</li> </ul>	<p>Court terme</p> <p>Après <b>E2</b></p>



	<b>villes secondaires et former leurs responsables</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gouvernorats</li> <li>- Appui du GTMU/future AOT de Conakry</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redéployer le personnel "non postés" du Min des Transports dans les villes secondaires</li> </ul>	
<b>E4</b>	<b>Instaurer à Conakry et dans les villes secondaires le principe d'un "budget transport urbain" alimenté par les recettes perçues par les pouvoirs publics, notamment celles liées à l'activité de transport</b>	Nationale	Ministère de l'Economie et des Finances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Transports</li> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Police Nationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclure dans les lois de finances ce principe au-delà de l'unité de caisse</li> </ul>	Court terme Après <b>E1</b>
<b>E5</b>	<b>Intégrer dans les Plans de Développement Locaux (PDL) des portefeuilles de projets de transport et de mobilité dans un dialogue avec les ministères concernés (Habitat, Trav. Pub., Transports, Adm. Territoriale)</b>	Nationale	Min. Ville & Adm. Territ (Dir. Aménag. Territ. et Urbanisme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère des Transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impliquer davantage les services en charge de la mobilité à la réalisation des PDL</li> <li>- Identifier les programmes de financement auprès des partenaires internationaux et orienter ces financements vers les villes secondaires</li> </ul>	Moyen terme Après <b>E4 et A2</b>
<b>E6</b>	<b>Créer une entité publique qui aura un rôle de maître d'ouvrage délégué dans la réalisation d'infrastructures de transport (routes et voiries urbaines) ainsi que leur entretien</b>	Nationale	Ministère des Travaux Publics (Dir. Nat. des Infrastructures)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir et instaurer mécanismes de bonne collaboration avec la DNNT, d'abord, et la future AOT, ensuite.</li> </ul>	Court terme Après <b>E1</b>
<b>A1</b>	<b>Mettre en œuvre le PDU de Conakry à travers le Groupe de Travail sur la Mobilité Urbaine (GTMU) en attendant la création de l'Autorité Organisatrice des Transports</b>	Métropolitaine (Conakry)	Ministère des Transports, à travers la DNNT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère de l' Economie et des Finances</li> <li>- GTMU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opérationnaliser le GTMU</li> <li>- Engager les actions immédiates du PDU sous l'égide du GTMU</li> </ul>	Court terme ; En parallèle avec <b>E2 et E4</b>

<b>A2</b>	<b>Réactualiser les schémas directeurs d'urbanisme des principales villes secondaires en ayant une attention particulière sur les plans de transport</b>	Nationale	Ministère de l'Habitat (Dir. Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Transports</li> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliser des financements pour la réalisation de SDU dans les principales villes du pays</li> <li>- Etablir la programmation du financement de mise en œuvre</li> </ul>	Moyen terme Après <b>E1</b> ; Après <b>A1</b>
<b>S1</b>	<b>Confier à la future AOT de Conakry la réalisation du système de transport de masse de Conakry</b>	Métropolitaine (Conakry)	AOT de Conakry	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Transports (DNTT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancer des études de faisabilité</li> <li>- Préparer l'équipe par des benchmarks sur les BRT</li> </ul>	Moyen terme Après <b>E2</b> ; Après <b>A1</b> ; Après <b>S2a</b>
<b>S2a</b>	<b>Adapter le cadre réglementaire et définir les modalités d'exploitation des transports publics</b>	Nationale	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collectivités locales</li> <li>- Police Nationale</li> <li>- Transporteurs</li> <li>- Société civile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborer décret d'application de la LOTRIT</li> <li>- Elaborer les arrêtés du décret d'application</li> <li>- Diffuser les nouvelles dispositions</li> </ul>	Court terme Après <b>E1</b>
<b>S2b</b>	<b>Organiser et professionnaliser les services de transport public à travers des conventions de délégation de services publics de transport pour améliorer la qualité générale des prestations</b>	Métropolitaine (toutes villes)	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- GTMU, et par la suite les directions locales de mobilité et l'AOT de Conakry</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir des contrats d'objectifs pour les opérateurs sur la base d'un audit</li> <li>- Définir des conventions d'exploitation avec les opérateurs artisanaux</li> </ul>	Moyen terme Après <b>E4</b> ; Après <b>S2a</b>
<b>S3</b>	<b>Procéder au renouvellement du parc de transport urbain dans le cadre de la professionnalisation des acteurs artisanaux</b>	Nationale	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- GTMU et, par la suite, directions locales de mobilité et l'AOT de Conakry.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser les opérateurs artisanaux dans une structure faitière</li> <li>- Evaluer le parc actuel et identifier formellement les propriétaires</li> <li>- suspendre la délivrance de titres de transport urbain à Conakry</li> <li>- Mener l'étude de faisabilité du projet</li> <li>- Trouver des partenaires (financiers, industriels)</li> </ul>	Moyen terme Après <b>S2b</b> ; En parallèle avec <b>S1</b>

11	<b>Mettre en place des campagnes d'information, d'éducation et de communication (IEC) destinées à sensibiliser le grand public aux enjeux de la mobilité urbaine</b>	Nationale	Ministère des Transports (DNTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère de l'Habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser un état des lieux des instances et processus existants</li> <li>- Elaborer et mettre en œuvre un plan de communication</li> </ul>	Court terme. Aucune précondition.
12	<b>Réaliser dans quelques quartiers de Conakry, sur des zones bien définies, et dans d'autres villes des initiatives pilotes de dialogue entre les autorités et la population, avec notamment une participation importante des habitants des quartiers, autour de l'aménagement de l'espace au profit des piétons</b>	Métropolitaine (Conakry)	Les collectivités locales et l'AGEROUTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Associations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser des opérations pilotes, capitaliser et diffuser les bonnes pratiques.</li> </ul>	Moyen terme Après A1 ; Après I1
13	<b>Mener un programme de nettoyage des déchets solides dans les rues de Conakry, organiser la chaîne de collecte et sensibiliser les populations</b>	Métropolitaine (Conakry)	Collectivités locales et Gouvernorat / Ville de Conakry	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministère de l'Environnement.</li> <li>- Ministère des Travaux Publics</li> <li>- Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doter le Gouvernorat et la Ville de moyens nécessaires</li> <li>- Appliquer les sanctions prévues aux contrevenants des règles d'occupation du domaine public</li> </ul>	Court terme Aucune précondition

## Annexes

### Annexe 1 – Sources des données statistiques pour les huit pays pilotes et les deux villes guinéennes d'étude

	SOURCES	Accessible au lien
<b>DEMOGRAPHIE</b>		
<b>Population nationale</b> (million, 2016)	Banque Mondiale (2016)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL">https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL</a>
<b>Projection de population</b> (million, 2030)	UN Habitat (2030)	<a href="http://urbandata.unhabitat.org/explore-data/?countries=CI,ET,GH,GN,KE,NG,RW,SN&amp;indicators=population">http://urbandata.unhabitat.org/explore-data/?countries=CI,ET,GH,GN,KE,NG,RW,SN&amp;indicators=population</a>
<b>Densité de population</b> (pop. / km <sup>2</sup> , 2016)	Banque Mondiale (2016)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.DNST">https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.DNST</a>
<b>URBANISATION</b>		
<b>Taux d'urbanisation</b> (% , 2016)	Banque Mondiale (2016)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS">https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS</a>
<b>Taux de croissance urbaine</b> (% , 2010-2015)	Banque Mondiale (2010-2015)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=C">https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=C</a>
<b>Aires urbaines avec plus de 300'000 habitants</b> (2015)	UN Habitat (2015)	UN Habitat ( <a href="https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12">https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12</a> )
<b>ECONOMIE</b>		
<b>PIB par habitant</b> (\$PPA, 2016)	Banque Mondiale (2016)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD">https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD</a>
<b>Taux de croissance économique</b> (% / an, 2010-2015)	Banque Mondiale (2010-2015)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=C">https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=C</a>
<b>Poids de la population vivant sous le seuil international de pauvreté</b> (2011 PPA, % de la pop.)	Banque Mondiale (2005 to 2015 selon les pays)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY?locations=KE-ET-RW-GH-NG-GN-SN-CI">https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY?locations=KE-ET-RW-GH-NG-GN-SN-CI</a>
<b>Indice de développement humain</b> (0-1 scale, 2015) 0 - faible, 1 - fort développement humain	UNDP, Rapport sur le développement humain (2015)	<a href="http://hdr.undp.org/en/composite/HDI">http://hdr.undp.org/en/composite/HDI</a>
<b>GOVERNANCE ET AFFAIRES</b>		
<b>Doing Business</b> (Distance de la frontière, 2017) 0 - Performance la plus basse, 100 - Performance historiquement la plus haute ou "frontière"	Doing Business, Distance à la frontière (2017)	<a href="http://www.doingbusiness.org/data/distance-to-frontier">http://www.doingbusiness.org/data/distance-to-frontier</a>
<b>Indice de Perception de la Corruption</b> (1-100, 2016) 1 - transparence faible ou forte corruption, 100 - transparence forte ou faible corruption	Transparency International (2016)	<a href="https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016">https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016</a>
<b>MOTORISATION</b>		
<b>Prix de l'essence / diesel</b> (US\$ / L, 2016)	Banque mondiale (2016)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.SGAS.CD/">https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.SGAS.CD/</a> <a href="https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.DESL.CD">https://data.worldbank.org/indicator/EP.PMP.DESL.CD</a>
<b>Véhicules privés en circulation</b> selon OICA (2015)	OICA (2015)	<a href="http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/">OICA http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/</a>
<b>Véhicules privés en circulation</b> selon données nationales		
<b>Taux de motorisation</b> selon OICA (véhicules privés / 1 000 habitants, 2015)		
<b>Mortalité par accidents de la route</b> (mortalité / 100 000 habitants, 2015)	Banque Mondiale (2015)	<a href="https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.TRAF.P5?locations=CI&amp;view=chart">https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.TRAF.P5?locations=CI&amp;view=chart</a>

	Sources	Accessibilité au lien
<b>DEMOGRAPHIE</b>		
<b>Population métropolitaine</b> ( <i>million, 2015</i> )	UN Habitat (2015)	<a href="https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12">https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 12</a>
<b>Poids de la population nationale résidant dans l'agglomération</b> ( <i>%, 2015</i> )	UN Habitat (2015)	<a href="https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 16">https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 16</a>
<b>Taux de croissance urbaine</b> ( <i>% / an, 2015-2020</i> )	UN Habitat (2015-2020)	<a href="https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 14">https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/, File 14</a>
<b>QUALITE DE VIE</b>		
<b>Qualité de vie dans les villes africaines</b> ( <i>classement EPFL-AMB, 2017</i> )	EPFL-AMB (2017)	<a href="https://www.yabiladi.com/articles/details/51277/classement-epfl-amb-marrakech-meilleure-ville.html">https://www.yabiladi.com/articles/details/51277/classement-epfl-amb-marrakech-meilleure-ville.html</a>
<b>Indice de Mobilité Urbaine 2.0 - UITP</b> ( <i>note 0-100, 2014</i> )	UITP (2014)	<a href="http://www.uitp.org/sites/default/files/members/140124%20Arthur%20D.%20Little%20%26%20UITP_Future%20of%20Urban%20Mobility%20%200_Full%20study.pdf">http://www.uitp.org/sites/default/files/members/140124%20Arthur%20D.%20Little%20%26%20UITP_Future%20of%20Urban%20Mobility%20%200_Full%20study.pdf</a>
<b>DEMANDE DE MOBILITE</b>		
<b>Taux de motorisation</b> ( <i>véhicules / 1 000 habitants</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Nombre de déplacements journaliers</b> ( <i>million</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Nombre de déplacements motorisés journaliers</b> ( <i>million</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Nombre de déplacements journaliers motorisés par habitant</b> ( <i>million</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Distance moyenne de déplacement</b> ( <i>km</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Part modale des véhicules personnels</b> ( <i>%</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Part modale des transports publics dont transport artisanal</b> ( <i>%</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>Part modale des mobilités douces</b> ( <i>%</i> )	PAST/PDU-EMM, 2018	
<b>OFFRE DE TRANSPORT</b>		
<b>Nombre de véhicules de transport public</b>		
<b>Nombre de véhicules de transport artisanal</b> (sauf taxis)	Ministère des Transports	
<b>Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées existantes</b> ( <i>km</i> )	Ministère des Transports	
<b>Longueur des voies ferrées et/ou voies bus réservées en projet</b> ( <i>km</i> )	Ministère des Transports	

Annexe 2 - Grille de lecture des matrices 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	Financement de projets urbains	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		

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

Annexe 3 – Résultat de la consultation auprès des participants du Forum

RECOMMANDATIONS	SCORE
E1 : Clarifier le rôle des ministères	36
I1 : Campagnes d'information, d'éducation et de communication (IEC)	18
A1 : Mettre en œuvre le PDU d à travers l'AOTU	12
E3 : Renforcer administrations déconcentrées	8
E4 : Instaurer "budget transport urbain"	7
E6 : Opérationnaliser l'AGEROUTE	7
E2 : Créer AOTU Conakry	6
S2 : Conventionner les services de transport public de voyageurs	6
E5 : Constituer des "portefeuilles" de projets mobilité urbaine	5
S3 : Professionnaliser les acteurs artisanaux	4
I2 : Réaliser des initiatives pilotes de dialogue	4
I3 : Faire un suivi de la pollution de l'air à Conakry	4
I4 : Finaliser le Plan National de Sécurité Routière et l'ANSR	3
S1 : Confier à l'AOT de Conakry l'étude d'un système de BRT	0



Annexe 4 – Photos du Forum de la mobilité urbaine en Guinée

