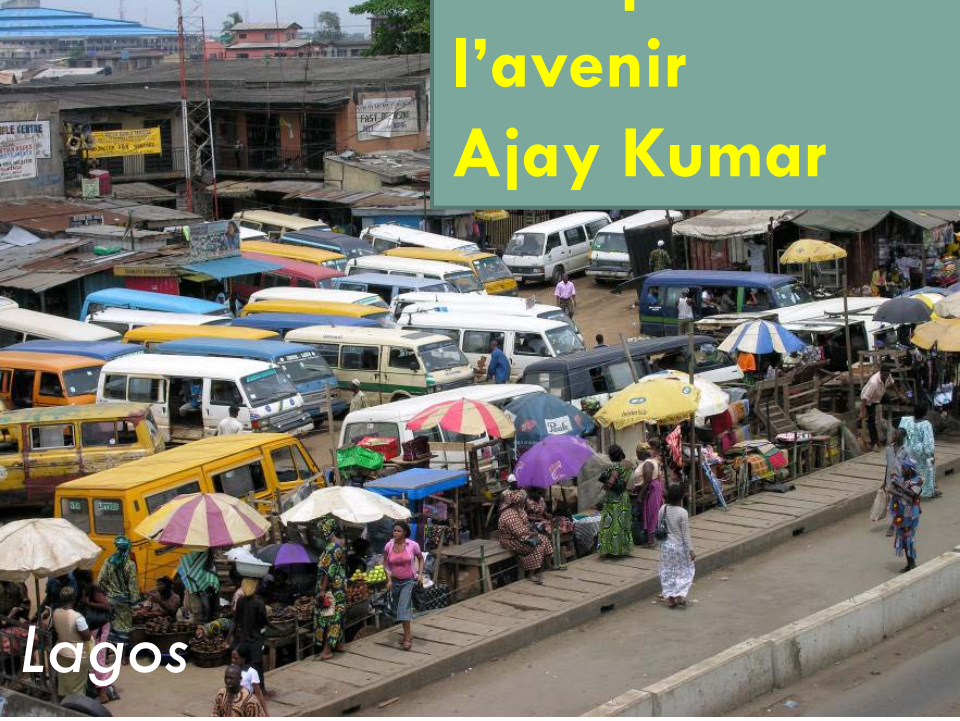


Lima



Bogota (avant)

**Transport urbain: Vision de l'avenir**  
**Ajay Kumar**



Lagos

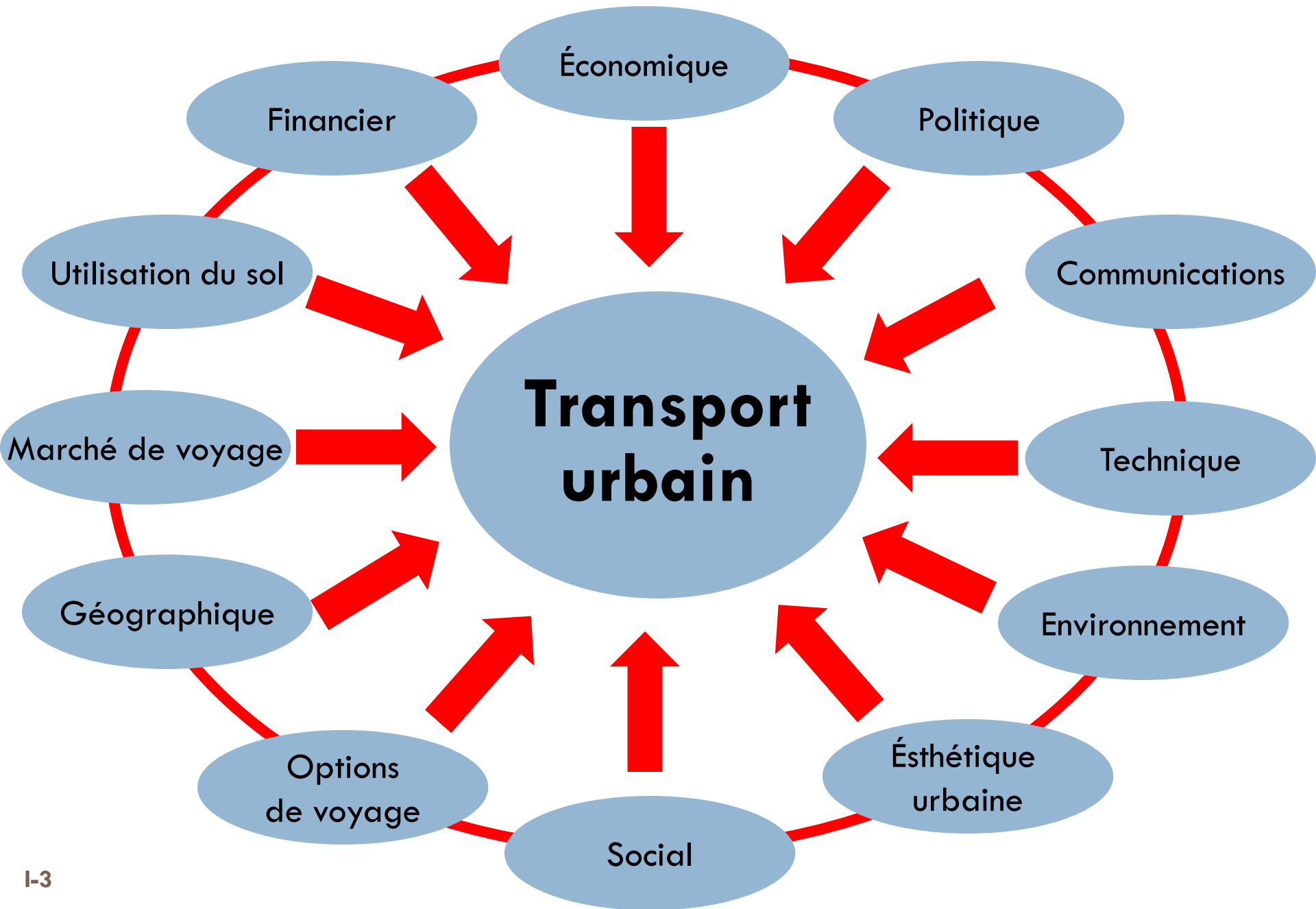


Dar es Salaam

# Impacts profonds du Transport

I-2

- Le transport touche presque chaque aspect de la vie urbaine
  - ▣ Économique, développement agricole
  - ▣ Qualité de l'environnement, locale et mondiale
  - ▣ Santé
  - ▣ Équité sociale
- Pour aborder les problèmes liés au transport urbain, il faut une compréhension d'un ensemble complexe de facteurs



# Préoccupations de transport urbain

I-4

- Embouteillages
- Mobilité et accès
- Durabilité
  - ▣ Santé (Sécurité, Qualité de l'air)
  - ▣ Utilisation du sol
  - ▣ Énergie
  - ▣ Changement climatique
  - ▣ Economie /développement social
  - ▣ Système actuel

# Symptôme: Embouteillages

I-5



# Cause possible des embouteillages

## Utilisation des sols

I-6

- Mauvaise utilisation des sols, aménagement du terrain
  - Décentralisation
  - Développements à usage unique largement éparses
  - Aménagement du terrain n'est pas facile à utiliser par les piétons et les transports publics
  - Aménagement du terrain oblige l'auto-dépendance

# Changements dans l'utilisation du sol

7

- **Accra**— au cours de la dernière décennie, la population a doublé & la zone urbaine a triplé — entraînant une réduction en densité de 4.000 à 8.000 personnes par km carré
- **Abidjan**— la population urbaine a doublé chaque 7 ans depuis 1945 jusqu'aux premières années 90s
- **Dakar**— plusieurs nouvelles villes satellites se trouvent >30km du centre-ville
- **Lagos**— s'est étendue au-delà de la frontière étatique vers l'état voisin d'Ogun
- Dans toutes les villes, deux tiers des emplois se trouvent au centre-ville
- **RESULTAT**— la durée de navette a augmenté à plus d'une heure dans chaque sens (plus de 2 heures dans quelques villes)

# Cause possible des embouteillages

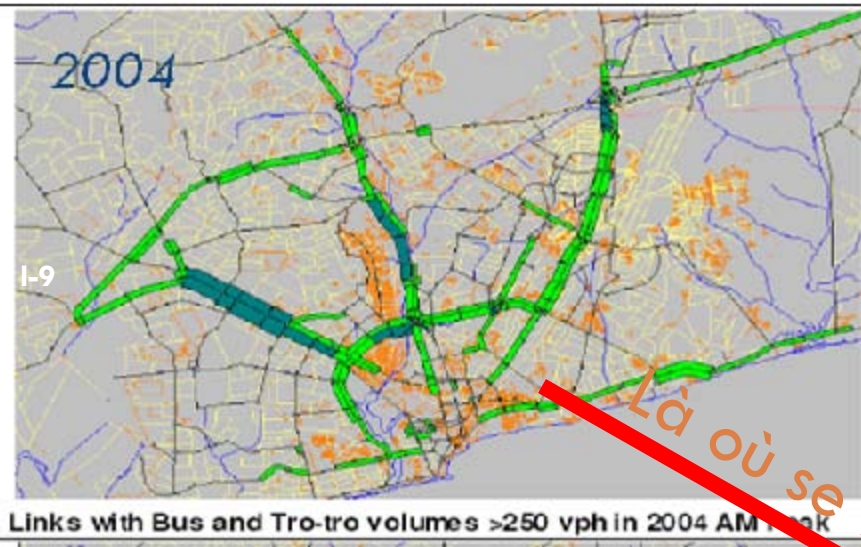
## Changements du côté de la demande

I-8

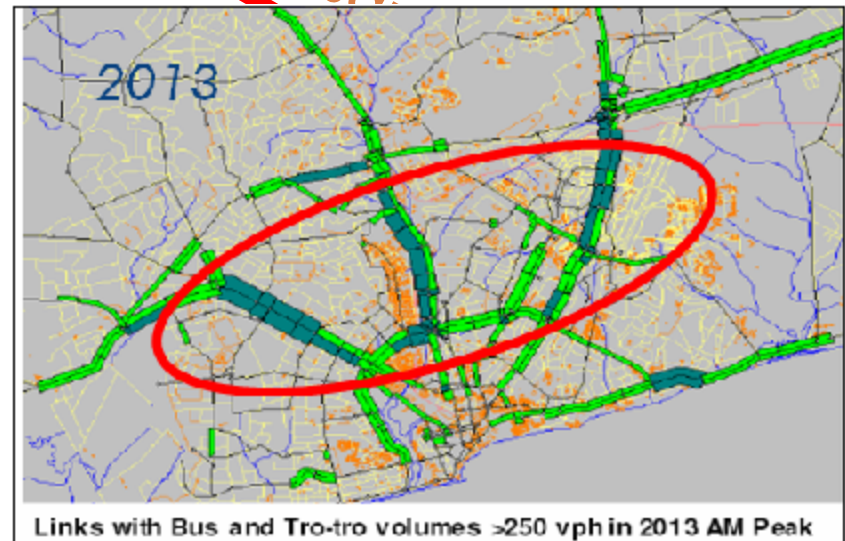
- Population explosive, augmentation de revenus et de la motorisation
  - ▣ D'ici 2025, >50% population urbaine
  - ▣ D'ici 2025, >50% augmentation de transport motorisé
  - ▣ Augmentation exponentiel de motos
- Démographiques changeants
  - ▣ Tailles de ménages en déclin (enfants adultes partent à leur propres résidences)
  - ▣ Population plus jeune / plus âgée
- Tendances changeantes d'origine-à-destination
  - ▣ Plus en plus de destinations en dehors du centre-ville



# Déplacements à travers le temps Accra, Ghana



Là où se trouve la croissance



# Causes possibles des embouteillages

## Changements du côté de l'offre

I-10

- Transport non-motorisé
  - ▣ Réduction de l'espace dédiée
  - ▣ Empiètement sur le Droit de passage
- Système du transport public
  - ▣ Compétition sur rue mal régulée
  - ▣ Structure routière n'est pas adaptée aux besoins de voyage
  - ▣ Capacité insuffisante dans les principaux corridors
- Routes
  - ▣ Mauvaise conception / condition / connectivité
    - Densité routière moyenne en villes de l'ASS = 300m/1000 population
  - ▣ Stationnement / maîtrise de circulation inadéquat
  - ▣ Mauvaise application du code routier

# Leçons du passé

11

- Multiples institutions engagés dans la planification, réglementation, immatriculation, allocation de ressources et application
- Manque de coordination dans l'utilisation du sol – planification de transport
- Evaluation inadéquate de l'impact sur l'environnement et au niveau social
- Détérioration de la couverture et de la qualité de services de transport public organisés
  - ▣ Prolifération d'opérateurs non-régulés du secteur privé (minibus/taxis/motos)

# Leçons du passé

12

- Importance de l'infrastructure
  - ▣ La mauvaise qualité de rues & le manque de capacité réduisent la productivité de la flotte du transport urbain
  - ▣ Le financement doit être augmenté afin de refléter l'importance du transport urbain au système national
  
- Règlements actuels devraient être appliqués
  - ▣ Maîtriser le stationnement
  - ▣ Inspections de véhicules

# Leçons du passé

13

## Suivi de la performance du système

- ▣ La collecte et la communication de statistiques de base n'est pas fait correctement
- ▣ Par conséquent, la suivi des changements et le développement de solutions devient difficile

# Planification stratégique du Transport urbain: Pourquoi faire ?

14

- Problèmes de transports augmentent en ampleur et en complexité
- Lié aux autres questions stratégiques
- Transport souvent organisé et opéré en morceaux définis par mode et géographie; pénurie d'information de soutien à la décision relative à l'ensemble du système multimodal du métropole
- Attention aux solutions préconçues, et non pas une compréhension de problèmes et d'enjeux

# Point de départ? Une Vision



- Une vision de la métropole à l'avenir (20 ans et +) comprenant le transport et les secteurs connexes
- Des projets peuvent être des rendements, et non pas des entrants, s'ils ne sont pas préalablement engagés
- « *Vision: Métro à ligne double, de 40 Km, monorail de 5km et trois rocares d'ici 2020* »

# Processus de planification

16

Toutes les décisions sont « politiques » sans tenir compte du système politique, mais dans les pays en voie de développement, les décideurs sont souvent mal informés

- ▣ Manque d'information compétente et objective pour aider la prise de décisions sur les investissements
- ▣ Manque de transparence



# Vision urbaine: A quoi est-ce que la zone urbaine devrait ressembler dans 20 ans ?

II-17

- Vision couvre le transport et des questions connexes de qualité de vie
- Perspectives transport va au-delà de considération d'embouteillages :
  - ▣ Sécurité
  - ▣ Mobilité ainsi qu'accès
  - ▣ Environnement
- Vision devrait être réaliste et raisonnablement compatible avec des ressources financières et d'autres ressources potentielles

# Nouvelle tendance : Essor des motos

18



# Dégradation de l'environnement local



# Facteurs qui influencent l'essor des motos

+ fs		-fs	Pousse	Attrait
Demande	Offre			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Font gagner du temps</li> <li>- Service porte-à-porte</li> <li>- Améliorent la mobilité</li> <li>- Accès facile</li> <li>- Demande responsive</li> <li>- Faciles à manœuvrer</li> <li>- Création d'emploi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilement disponibles</li> <li>- Espace limité de la rue</li> <li>- À usages multiples</li> <li>- Transportent des marchandises et des passagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Congestion</li> <li>- Pollution</li> <li>- Accidents</li> <li>- Sécurité/ crime</li> <li>- Non-régulées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extension urbaine</li> <li>- inc. croissant</li> <li>- Mauvais réseau routier secondaire</li> <li>- Mauvaise qualité de routes</li> <li>- à faible densité</li> <li>- Croissance incontrôlée</li> <li>- Absence d'alternatifs sûrs et abordables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas chères</li> <li>- Coûts en déclin</li> <li>- Crédit facile</li> <li>- Taux élevé de chômage</li> <li>- Nombre bas de véhicules personnelles</li> <li>- Non-régulées</li> </ul>

# La voie à suivre

21

- Infrastructure
  - ▣ Augmenter le financement pour l'entretien
  - ▣ Réparer des routes en place
  - ▣ Expansion de capacité à petit-échelle
  - ▣ Voies réservées aux autobus (“systèmes” BRT)
  
- Maîtrise de la circulation
  - ▣ Appliquer le règlement actuel sur le stationnement
  - ▣ Conception de carrefours
  - ▣ Priorités autobus; carrefours & voies d'autobus

# La voie à suivre

22

- Développer la capacité de planification et régulation de transports publics
- Introduction organisée de structure routière & allocation / immatriculation
- Franchises routières peuvent être attribuées par accord / négociation avec opérateurs actuels
- Développer un cadre intégré d'utilisation du sol-planification de transport et des stratégies appropriés de calcul de prix revient

# Planification efficace et stratégique de transport urbain

23

- **Compréhensive**
- **Continue**
- **Coopérative**
- **Connectée**
- **Champion (se faire le)**
- **Communiquée**

**MERCI!**