

” Transport durable dans les villes africaines ”



**Promotion des options de transport non motorisé
dans les villes denses comme complément au transport
public**

Réunion du Groupe d'Experts centré sur les pays d'Afrique de l'Ouest, issu du 1^{er}
Congrès du Transport public africain de l'UATP, 7 Octobre 2010, Dakar SENEGAL

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Christian Schlosser
Chef, Section Transport Urbain
UN-HABITAT
P.O. Box 30030-00100
Nairobi, Kenya
Christian.Schlosser@unhabitat.org

Luuk Eickmans
Directeur Exécutif, Cycling out of Poverty
African Bicycle Network (Associate Member)
P.O Box 44487-00100
Nairobi, Kenya
info@africanbicyclenetwork.org

Auteurs: Luuk Eickmans, Imelda Nasei (African Bicycle Network)
Revisers: Christian Schlosser, Daniel Mann (UN-HABITAT)
Traducteurs: Jean Baptiste Nsabimana (Fondation Artisans de la Paix et du Développement au Rwanda), Esther Yameogo (Association Aide aux Veuves et Orphelins)

Editeur:

Photo de couverture: Cycling in Burkina Faso, © Cycling out of Poverty

Avertissement

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, ou concernant leur système économique ou degré de développement. L'analyse, les conclusions et recommandations du rapport ne reflètent pas nécessairement les opinions du Programme des Nations Unies pour les Etablissements humains, du Conseil d'administration d'ONU-HABITAT ou de ses États Membres.

Droits d'auteur © Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains (ONU HABITAT), 2011

Tous droits réservés
PO Box 30030, Nairobi, Kenya
Tel: +254 2 621 234
Fax: +254 2 624 266
www.unhabitat.org

Préface

ONU-HABITAT, en collaboration avec le Réseau Africain de la Bicyclette (ABN) et l'Agence de Coopération Technique Allemande (GIZ), a organisé une Réunion du Groupe d'experts sur le thème « **Transport durable dans les Villes Africaines. Promotion des options de transport non-motorisé dans les villes denses comme compléments au transport public** », le 7 octobre 2010 à Dakar, Sénégal.

La réunion se voulait être un forum orienté vers le partage d'expériences et de solutions innovantes en vue de relever les défis politiques soulevés par la nécessaire implantation de systèmes de transport urbain durable. La réunion a bénéficié de la participation d'experts en matière de transport durable en provenance d'organisations internationales, d'ONGs, du secteur privé et de la société civile.

Remerciements

Ce rapport a été préparé par le Réseau Africain de la Bicyclette et ONU-HABITAT. ONU-HABITAT remercie les orateurs de la Réunion du Groupe d'Experts pour leur collaboration : Schlosser Christian (Kenya), Michael Engelskirchen (Allemagne), de Marieke de Wild (Kenya), Senwan T. Wiah (Libéria), Patrick Kayemba (Ouganda), Mathias Nuessgen (Espagne) et Magnus Quarshie (Ghana).

Contenu

Note	Error! Bookmark not defined.
Préface	3
Remerciements	Error! Bookmark not defined.
Contenu	4
Abbréviations	Error! Bookmark not defined.
1. Introduction	6
2. Objectifs de la Réunion du Groupe d’Experts	7
3. Présentations et débats	8
3.1 Stratégies efficaces pour le transport urbain durable. Options de la politique des Gouvernements nationaux et locaux.....	8
3.2 Transport durable : un document de référence (Sourcebook) pour les responsables politiques dans les villes en voie de développement	10
3.3 Transport non motorisé. L'expérience du Ghana dans le passé, le présent et le futur	12
3.4 Office du Transport de Monrovia	13
3.5 La possibilité du Transport non motorisé en Autobus comme moyen de transport rapide	15
3.6 Séville - La transformation en une « Ville à vélo » et le Congrès Vélo-City - 2011.....	16
4. Notes générales et observations finales	18
Annexe 1: Participants	20
Annexe 2 : Programme	22

Abréviations

ABN	Réseau africain du vélo (African Bicycle Network)
BEN	Réseau pour l'autonomisation du cyclisme (Bicycling Empowerment Network)
BSPW	Projet de sponsoring et séminaire pour le cyclisme (Bicycle Sponsorship Project and Workshop)
BRT	Transport rapide par autobus (Bus Rapid Transit)
CAN	Réseau académique de cyclisme (Cycling Academic Network)
CCE	Centre d'expertise sur le cyclisme (Centre for Cycling Expertise)
CSIR	Conseil pour la recherche scientifique et industrielle (Council for Scientific and Industrial Research)
FABIO	Première Organisation africaine d'information sur l'usage du Vélo (First African Bicycle Information Organization)
GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (German Technical Cooperation)
I-CE Expertise)	Interface pour une expertise du cyclisme (Interface for Cycling
ITDP	Institut des politiques de Transport et de Développement ` (Institute for Transportation and Development Policy)
MTA	Monrovia Transport Authority
TNM	Transport Non-Motorisé
PABIN	Réseau panafricain du vélo (Pan Africa Bicycle Network)
UATP	Union Africaine des Transports Publics (African Union for Public Transport)
ONU-HABITAT	Programme des Nations Unies pour les Etablissements humains (United Nations Human Settlements Programme)

1. Introduction

Le fonctionnement des réseaux de transport est un élément-clé pour les villes du monde et également une condition préalable au développement des activités économiques et à la participation sociale.

De plus, du fait de son importance comme en termes de mobilité des personnes et des biens, le secteur du transport est un générateur considérable de richesses et d'emplois. Cependant, les avantages économiques et sociaux du transport urbain sont accompagnés d'effets secondaires négatifs tels que l'embouteillage, l'exclusion sociale, les accidents, la pollution de l'air et la consommation d'énergie.

Depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, les effets secondaires négatifs du transport urbain sont devenus apparents, particulièrement dans les régions métropolitaines des pays développés. Le nombre croissant de véhicules en circulation cause une perte de la productivité économique, la dégradation de l'environnement et affecte la qualité globale de la vie dans les villes.

Dans les pays en voie de développement, l'urbanisation rapide et la motorisation, combinées à un investissement insuffisant dans les infrastructures, ont conduit à des problèmes semblables, souvent exacerbés par la pauvreté urbaine et l'exclusion sociale. Face à une population globale croissante, une urbanisation toujours plus importante et l'apparition des mégapoles l'urgence est apparue d'appliquer des solutions dans le secteur du transport urbain, pour contribuer à un développement urbain durable et fournir une réponse valable au problème du réchauffement climatique.

L'agence des Nations Unies pour les établissements humains, ONU-HABITAT, encourage des politiques et des modèles privilégiant des systèmes de transport urbain durable. Sa mission étant d'encourager socialement, écologiquement et économiquement le développement d'installations humaines durables, le travail de cette organisation met l'accent sur la promotion de réponses effectives aux défis posés par le processus d'urbanisation rapide dans les pays en voie de développement et aux besoins des populations urbaines pauvres.

Dans le même temps, les politiques de transport urbain dans le monde doivent travailler à la recherche de solutions pour faire face au réchauffement de la planète.

La tâche centrale est d'encourager les politiques du transport et les investissements qui favorisent la productivité urbaine, afin d'améliorer les conditions de vie et le travail des populations urbaines, en répondant à leurs besoins de transport, et ce, de façon durable et globale sur le plan économique, écologique et social.

Pour travailler en faveur de systèmes de transport urbain durables, cinq domaines clés peuvent être identifiés : (i) lier le transport à la planification urbaine, afin de réduire les voyages motorisés, (ii) développer des infrastructure pour le transport non-motorisé,

(iii) développer des systèmes de transport public, (iv) gérer la circulation des véhicules et (v) promouvoir de nouvelles technologies pour améliorer l'efficacité des véhicules et réduire leur consommation d'énergie.

La réunion du Groupe d'Experts sur le « Transport durable dans les Villes d'Afrique » a réuni des représentants d'agences clés, d'institutions et d'autres acteurs impliqués dans le transport urbain dans la région. Au centre de la discussion se trouvait l'état actuel de l'infrastructure du transport non-motorisé et des systèmes de transport public en Afrique de l'Ouest.

Furent particulièrement ciblées les pratiques et politiques favorisant le financement de systèmes de transport non motorisé et de transport public en Afrique de l'Ouest. Les participants ont discuté en sessions interactives, de façon à travailler au développement de moyens de transport plus sains et plus sûrs accompagnant une mobilité croissante.

2. Objectifs de la Réunion du Groupe d'Experts

La discussion qui s'est tenue lors de la réunion a exploré les moyens grâce auxquels les modèles et approches privilégiant le transport non motorisé et le transport public dans les villes d'Afrique de l'Ouest ont été mises en pratique avec succès. Les pratiques innovantes couronnées de succès ont servi de modèles dans une perspective de partage des meilleures approches et mécanismes pour un transport urbain durable.

Les objectifs de la réunion étaient les suivants:

- Le développement d'une compréhension du statut actuel, des questions clés, des défis et opportunités pour les systèmes de transport urbain durable en Afrique de l'Ouest, y compris le transport non-motorisé et le transport public,
- Le développement d'un réseau de partenaires actifs dans le développement de systèmes de transport urbain durable dans les villes de l'Afrique de l'Ouest et au-delà. Le réseau pourrait construire les bases d'un futur échange sur le transport non-motorisé et le transport public, en vue de l'adoption de meilleures pratiques, de la résolution des problèmes liés au transport urbain, et de l'établissement de partenariats pour la promotion de systèmes de transport urbain durable,
- Le développement d'un accord élargi sur un plan opérationnel en vue de la promotion et du financement de mécanismes de transport urbain durable en Afrique de l'Ouest. Le plan opérationnel devrait servir de base sur la voie de la promotion et du financement des mécanismes de transport durable dans les milieux urbains d'Afrique de l'Ouest.

La Réunion du Groupe d'Experts s'est tenue à l'Hôtel Méridien jeudi 7 Octobre 2010. Etaient présents des organisations de développement (y compris GTZ, ONU-HABITAT et I-CE), des organisations de la société civile impliquées dans le plaidoyer de la bicyclette en provenance d'Afrique et des représentants des gouvernements.

Ce rapport couvre le processus et le débat général de la Réunion du Groupe d'Experts sur le transport durable dans les Villes africaines tenue à Dakar, au Sénégal, suite au 1^{er} Congrès UATP sur le Transport Public Africain. La réunion du Groupe d'Experts a été organisée conjointement par ONU-HABITAT, le Réseau Africain de la Bicyclette et la GTZ.

3. Présentations et débats

La Réunion du Groupe d'Experts s'est organisée en trois sessions. La première session de la réunion a focalisé sur des présentations qui ont donné une vue d'ensemble des politiques et initiatives qui encouragent les systèmes de transport durable. La deuxième session s'est concentrée sur les expériences nationales des pays. La troisième session a donné lieu à une discussion en panels sur la voie vers la promotion du transport durable dans les villes africaines.

En guise d'introduction, le programme a commencé avec la projection de la vidéo « Le Cyclisme avec les gens honorables » (Droits réservés 2010 © Réseau Africain de la Bicyclette - <http://www.youtube.com/watch?v=hG01RtuJ8JE>), réalisée par le Réseau Africain de la Bicyclette sur la culture du cyclisme au Burkina Faso.

3.1 Stratégies efficaces pour le transport urbain durable. Options de la politique des Gouvernements nationaux et locaux

Christian Schlosser, de la Section du Transport Urbain, ONU-HABITAT, Kenya.

La Section du Transport urbain d'ONU-Habitat se concentre, entre autres, sur l'amélioration de l'accès au transport des urbains pauvres avec un objectif d'urbanisation durable.

L'expansion des villes n'est aujourd'hui pas uniforme dans le monde. Dans le Nord, la population des villes décline dans près de la moitié des grandes villes. Le Sud, en revanche, est confronté à une situation dans laquelle presque toutes les villes croissent très vite. Les villes dans le monde en voie de développement croissent dix fois plus vite que les villes dans le Nord. Le transport motorisé augmente rapidement dans les pays en voie de développement, donnant lieu à une demande sans précédent de combustibles et d'énergie fossile.

Dans beaucoup de pays, les résidents à revenu très bas sont exclus de l'accès au transport urbain de bonne qualité, sûr et sain. L'embouteillage de la circulation dans les principales zones urbaines donne lieu à une surconsommation du combustible et à une perte de temps productif.

De plus, la question de la sécurité routière dans beaucoup de villes est actuellement une problématique plus sérieuse que celle du crime.

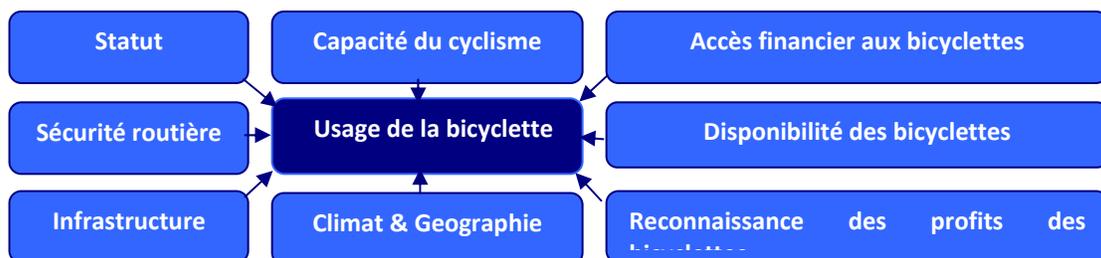
Dans son travail pour promouvoir une mobilité urbaine plus fiable, ONU-HABITAT se concentre sur cinq domaines clés d'intervention : lier le transport à la planification urbaine en vue de la réduction des voyages motorisés, promouvoir l'infrastructure du transport non motorisé, promouvoir des systèmes de transport public et services liés à la demande, mieux gérer la circulation des véhicules et l'occupation des parkings et développer des technologies concernant le combustible et son efficacité.

Face à la motorisation croissante, les modèles de transport fiables dans les pays développés et en voie de développement ne seront prospères que s'ils surpassent le courant dominant en fournissant une meilleure qualité de vie et efficacité économique et une économie d'énergie.

Questions de débat

La discussion était centrée sur les régions clés d'intervention pour la promotion des infrastructures du transport non motorisé.

Les participants ont signalé que la promotion de l'usage de la bicyclette consiste en un ensemble complexe de paramètres, y compris le savoir-faire technique des planificateurs, le comportement des utilisateurs de la route, les infrastructures, etc. Malheureusement, en Afrique, la question du statut de l'utilisateur de la bicyclette est une composante supplémentaire qui affecte l'usage de ce moyen de transport. Les bicyclettes sont souvent considérées comme étant le « moyen de transport de l'homme pauvre ». Le graphique ci-dessous montre les différents paramètres affectant négativement l'usage de la bicyclette.



Graphique 1: Aspects affectant l'usage de la bicyclette. Source: Cycling out of Poverty

Il y est donc nécessaire de faire campagne pour l'amélioration de l'usage de la bicyclette et de son image en Afrique. Une campagne efficace pour l'usage de la bicyclette devrait inclure tous les aspects indiqués dans le graphique 1 :

Infrastructures

Les planificateurs bien formés dans le domaine de l'infrastructure liée à l'usage de la bicyclette sont d'une importance cruciale. Des planificateurs ont été formés en Afrique pour organiser et schématiser les villes pour la circulation des véhicules, mais tenant à peine en considération le transport non-motorisé.

Reconnaissance de l'avantage des bicyclettes

L'information détaillée sur les avantages du transport non motorisé est limitée, rendant importante la recherche dans ce domaine.

De plus, la prise de conscience paraît cruciale pour gagner la reconnaissance des avantages du cyclisme. Les participants pensent que les gens ont tendance à s'accrocher à l'usage de véhicules parce qu'ils ne sont pas conscients des alternatives existantes.

Le message ne devrait pas se positionner dans une optique « anti-véhicule », mais plutôt adopter une stratégie « pro-cyclisme » et favoriser l'ensemble des moyens de transport non motorisés. La ville de Manchester peut servir d'exemple dans l'adoption de meilleures pratiques pour un changement de comportement, puisque l'attitude des utilisateurs de la route et des planificateurs dans cette ville a radicalement changé, passant du « pro-véhicule » au « pro-transport non-motorisé ».

Sécurité routière

Le renforcement des capacités et de l'éducation des utilisateurs de la route quant à la sécurité routière est essentiel, surtout en ce qui concerne l'usage de la bicyclette. Dans le Kisumu, au Kenya, par exemple, il y a approximativement 21.000 cyclistes sur la route, en plus d'un grand nombre de matatus (boda-boda, une bicyclette taxi à deux roues), des Autobus et des autres usagers de la route. Considérant que l'espace est particulièrement limité sur les routes, cela crée une situation conflictuelle entre tous les usagers.

Statuts

L'image de l'usage de la bicyclette en Afrique a besoin d'être améliorée d'urgence. Le cyclisme ne devrait pas être considéré comme une activité réservée à ceux dont les ressources financières limitées ne permettent pas l'usage des moyens du transport public ou privés.

La situation est semblable en Chine, où l'image négative de la bicyclette (l'usage des bicyclettes est associé à la pauvreté) a conduit à une augmentation des véhicules (posséder un véhicule renvoie à une certaine richesse). Ramener les gens (surtout les plus riches) au cyclisme est un très grand défi.

Les organisations de la société civile jouent un rôle important dans la transformation de la perception de l'usage de la bicyclette en Afrique.

Ces organisations font campagne pour l'usage de la bicyclette et impliquent les gouvernements aussi bien que les décideurs politiques en utilisant leurs connaissances et expériences quant aux avantages de l'usage de la bicyclette. Il est temps de faire une coalition en vue de sensibiliser sur le transport non-motorisé et partager la documentation disponible, ainsi que les expériences et meilleures pratiques.

3.2 Transport durable : Un document de référence (Sourcebook) pour les responsables politiques dans les villes en voie de développement

Michael Engelskirchen, Conseiller en transport, GTZ

La Coopération Technique allemande a cinq domaines de travail dans le secteur des transports. Ces domaines-clés sont le transport urbain durable, la politique du transport

et la gestion de l'infrastructure, la pauvreté et le transport, le climat et le transport et enfin, l'efficacité de l'énergie dans le secteur du transport.

Le transport est l'unique secteur du développement dont la situation empire quand les revenus augmentent. Tandis que le système sanitaire, la santé, l'éducation et emploi ont tendance à s'améliorer grâce au développement économique, l'embouteillage de la circulation tend à s'empirer dans le même temps

Les problèmes que cause la circulation non planifiée sont multiples. L'espace limité sur la route et l'usage inefficace de l'espace disponible conduisent à des embouteillages. L'air pollué expose les habitants à la pollution et contribue au changement climatique. La dépendance excessive aux véhicules rend les routes dangereuses et désavantage les utilisateurs de la route les plus vulnérables.

Les causes majeures de la situation actuelle du transport dans beaucoup de pays en voie de développement sont : un manque d'outils appropriés pour que les décideurs politiques puissent évaluer au mieux des projets de transport durable, un personnel municipal manquant de moyens appropriés, un manque d'accès aux meilleures pratiques internationales/nationales et des compétences limitées quant à la formulation d'une politique cohérente du transport urbain.

Pour améliorer la situation du transport urbain dans les pays en voie de développement, GTZ travaille avec une approche à trois entrées : (1) Exécuter des projets - faciliter des changements, (2) Partager des expériences et les meilleures pratiques - changements dans la politique du transport et (3) Développer et disséminer des ressources – augmentation des capacités du personnel.

Un retard majeur dans l'amélioration du transport urbain dans le monde en voie de développement est du au manque de dissémination. Tandis que de bonnes pratiques existent au sein de plusieurs gouvernements locaux et régionaux, il est souvent difficile de répandre ces solutions à d'autres villes et régions. Pour faciliter la dissémination des connaissances, GTZ a lancé le « Sourcebook » (livre de référence) pour la Politique du Transport Urbain Durable. Composé de plus de 27 modules en version PDF qui peuvent être téléchargés séparément à l'adresse : www.sutp.org, il s'adresse directement aux décideurs politiques. Les modules sont disponibles en anglais et dans un nombre croissant d'autres langues, notamment le français, l'espagnol et le chinois. Ce livre de référence fournit une perspective compréhensive du transport durable, allant des questions institutionnelles et de la planification de l'usage du terrain aux options du TNM et aux questions de financement et impacts environnementaux. Pour maximiser son impact sur les décideurs politiques, des exemples pratiques de projets réussis sont donnés. En outre, le langage non technique et la disposition ludique devraient faciliter la transmission de connaissances. Les différents modules du livre de référence peuvent aussi être intégrés facilement dans les formations de courte durée et le renforcement de capacités.

Questions de débats

Les participants ont suggéré qu'il serait intéressant de modifier et d'adapter ce livre de référence, qui a été développé pour le continent asiatique, au cadre africain. Les données en provenance des organisations locales seront importantes lors de la mise en pratique de cette modification. En outre, il est essentiel d'adopter une stratégie de transmission des données utiles fournies par le ledit document.

Bien que l'expérience montre que le livre de référence (Sourcebook de GTZ en Asie) ait connu un vif succès auprès des décideurs politiques en Asie, une version révisée pourrait être nécessaire pour l'adapter au cadre local africain.



Autoroute, arrêt du bus, piste cyclable et trottoirs séparés, Accra

Photo: L. Eickmans / Cycling out of Poverty

Réseau du Cyclisme Universitaire (CAN) supervise par exemple des programmes de transport scolaire non motorisé pour les étudiants en Doctorat.

Un élément majeur facilitant la mise en pratique fructueuse du document est la formation, parce que le renforcement des capacités est d'une importance capitale pour les décideurs politiques qui travaillent dans le secteur du transport urbain.

De plus, le livre de référence devrait être rendu disponible aux universités pour que les informations qu'il contient soient intégrées dans les programmes scolaires. Le

3.3 Transport non motorisé. L'Expérience du Ghana dans le passé, le présent et le futur

Magnus Qurshie, Director, Centre for Cycling Expertise (CCE), Ghana

Le message clé de la troisième présentation était que l'usage de bicyclettes sera croissant dès que l'infrastructure appropriée sera mise en place. Comme la plupart des pays à bas et moyen revenu du monde, le cyclisme joue un rôle essentiel dans le transport urbain au Ghana. Dans le nord du Ghana, le cyclisme est le moyen de transport prédominant. Dans le passé récent néanmoins, les villes et communautés se sont agrandies au Ghana, les terrains agricoles ont été délocalisés et des localités et entreprises qui auparavant étaient peu distantes n'ont plus pu être atteintes à vélo ou à pied. Le transport et l'étendue urbaine sont devenus des problèmes majeurs. Avec le développement du Ghana, la construction des routes a favorisé les véhicules motorisés (suivant une logique « véhicule-orienté ») et les schémas de l'infrastructure de la route n'ont pas ou peu pris en compte le TNM.

Le Centre d'Expertise pour le Cyclisme (Centre for Cycling Expertise, CCE), mandaté pour promouvoir et soutenir le transport non-motorisé (TNM) a été au premier plan de la lutte pour l'adaptation des routes du Ghana au développement du TNM. Cette « lutte » a commencé avec des négociations non officielles avec les Directeurs de Projets et les entrepreneurs pendant la construction des routes, pour ajouter des pistes cyclable et des trottoirs.

Un exploit majeur au Ghana a été réalisé puisque le TNM est apparu dans la rédaction de la « Politique Nationale du Transport ». Parallèlement à la constante sensibilisation des décideurs politiques, les formations, pour les ingénieurs et les planificateurs (y compris les étudiants), ont incorporé le transport non-motorisé dans l'ordre du jour. Les statistiques et le matériel de recherche sont en effet des éléments essentiels pour la sensibilisation de la société civile.

Au Ghana, la plupart des villes ont une politique de transport, mais elles n'ont pas de plan directeur concernant le cyclisme. Ce point étant perçu comme un vide, le CCE offre des plans directeurs globaux pour le cyclisme, servant de guide pour la réalisation de l'infrastructure associée.

La volonté politique et les contraintes financières ne sont pas les seuls défis pour le développement des infrastructures pour le transport non-motorisé, la formation et la sensibilisation sont aussi essentielles. L'organisation de tournées pour la sensibilisation à l'usage du vélo auprès des classes moyennes et supérieures permettra de leur faire prendre conscience de l'importance du vélo comme moyen de transport.

Questions de débat

Une composante importante pour le développement de l'infrastructure du transport non-motorisé est la sensibilisation des partenaires (stakeholders) Pour cela, des arguments pour le transport non-motorisé, les statistiques et le matériel de recherche sur l'importance et les avantages du vélo sont des éléments essentiels.

Une fois les partenaires (stakeholders) sensibilisés et convaincus de l'importance des infrastructures pour le TNM, il devient essentiel de leur fournir un conseil professionnel. En outre, une consultation fréquente des partenaires (stakeholders) devrait être encouragée en vue de préparer un plan de développement de l'infrastructure dans le long terme.

3.4 Office du Transport de Monrovia

Senwan T Wiah Office du Transport de Monrovia, Liberia

L'Office du Transport de Monrovia (MTA) est un service de transport public, créé en 1979 pour fournir des services de transport fiable, effectif et sûr. Mais suite à la guerre civile libérienne, les locaux du MTA ont été complètement saccagés et laissés à l'abandon pendant plus de 20 ans. Cependant, en 2007, une équipe a été mise en place pour ressusciter le seul système de transport public du pays, de façon à remettre sur

sur pied ce service essentiel. La plupart de ceux qui utilisent ces services sont les plus pauvres parmi les pauvres.

Techniquement, la viabilité du MTA est une question cruciale dans la stratégie gouvernementale de lutte contre la pauvreté. L'équipe a initié et appliqué un plan de trois ans pour mettre sur pied un système de transport urbain organisé et accessible. Avec un soutien financier limité, mais grâce aux autobus usagés offerts par le gouvernement espagnol, douze autobus de transport ont été mis en place en deux mois. A présent, le MTA transporte approximativement 300,000 personnes par mois partout dans Monrovia et ses faubourgs.

Pour atteindre ce succès, il a été nécessaire d'éduquer et convaincre des personnes influentes de plaider auprès des décideurs politiques et politiciens. Les débats et illustrations se sont révélés plus persuasifs que les documents à lire. Les responsables politiques ont par exemple assisté à une démonstration sur la différence de coûts entre l'utilisation du transport en commun et celle de la voiture privée.

L'Office du Transport a recommandé le « Processus des 4^E », visant à sensibiliser et plaider en faveur des transports en commun et du transport non-motorisé :

- Eduquer le Gouvernement et les leaders politiques
- Eduquer les décideurs politiques
- Eduquer et former les consommateurs/la population
- Eduquer les potentiels partenaires, tels que les hommes d'affaire et consultants (étrangers et locaux)

Actuellement, l'agence travaille sur la stabilisation du système de transport en commun et l'augmentation du nombre d'autobus en circulation sur les itinéraires.

Questions de débat

L'Office du Transport de Monrovia a accompli de grands exploits dans le passé. La sensibilisation continue et la promotion auprès des décideurs politiques ont été des éléments cruciaux pour créer un haut niveau de prise de conscience de la pertinence du projet.

La propagation d'initiatives fructueuses, comme les activités de l'Office du Transport de Monrovia, est importante pour renforcer l'impact du plaidoyer, afin de soutenir de manière convaincante des projets de transport durable dans un cadre d'un transport non-motorisé intégré.

Collaborer avec des personnes influentes (dans le cas du Libéria, la Présidente) s'est révélé fructueux pour assurer une transformation du système de transport public couronnée de succès

3.5 La possibilité du Transport non motorisé en Autobus comme moyen de transport rapide

Patrick Kayemba, Directeur de la Première Organisation africaine d'information sur l'usage du vélo (FABIO)

La mission de la FABIO est de promouvoir le transport pour une qualité de vie améliorée par le réseau, la plaidoirie, l'accessibilité de la bicyclette, le renforcement des capacités et la prise de conscience. L'organisation croit que le transport non-motorisé est une composante essentielle qui doit apparaître lors de la planification des systèmes de transport rapide par autobus. En effet, les systèmes de BRT ne résoudre pas à eux seuls les problèmes d'embouteillage ; la conception des systèmes de transport doit incorporer le transport non-motorisé.

La situation actuelle des transports dans la capitale ougandaise Kampala montre un partage de la route par des utilisateurs motorisés et non-motorisés, sans que celle-ci ne soit conçues pour un usage mixte. Intégrer le transport non-motorisé dans la conception des infrastructures est essentiel pour protéger les utilisateurs les plus vulnérables. Parvenir à une planification tenant compte des besoins de utilisateurs de moyens de transport non-motorisés exige un travail de plaidoyer et de sensibilisation.

En Ouganda, pays où la Première Organisation africaine d'Information sur l'usage du Vélo (FABIO) est basée, des activités de lobbying et de plaidoyer sont entreprises suivant une double approche : de haut en bas et de bas en haut (« bottom up » et « top down »).

L'approche ascendante (« bottom up ») consiste à travailler avec les communautés pour leur fournir un accès aux activités génératrices de revenu, à l'éducation et aux soins médicaux, par l'usage de la bicyclette et l'exposition des résultats au niveau gouvernemental (auprès des politiciens). Avec le soutien de GTZ, d'ITDP, de I-CE, d'ONU-HABITAT, ou encore de Cycling out of Poverty, des projets pilotes et de démonstration sont créés, lesquels profitent aux communautés visées.

L'approche descendante (« top down ») est également importante ; sa mise en pratique engage les décideurs politiques dans la promotion du cyclisme. Cette approche est également à l'origine d'expositions et du premier Réseau panafricain du Vélo (PABIN).



Une scène de rue à Kampala et le changement envisagé, avec des infrastructures adaptées à la mise en oeuvre d'un système de BRT. Photo : FABIO

La FABIO, en tant que membre du Comité technique national sur le BRT, influence de manière continue le projet de BRT prévu pour la ville de Kampala, afin de permettre au transport non-motorisé d'être intégré dans le processus de planification. Le transfert continu de l'expertise et des connaissances grâce à une coopération à la fois Nord-Sud (I-CE, ITDP, etc.) et Sud-Sud (ABN, visite d'échange avec Peñalosa, etc.) est un outil clé pour poursuivre et améliorer le plaidoyer en faveur du transport non-motorisé.

Questions de débat

Le défi majeur qui est apparu lors de la préparation du système de BRT à Kampala était de savoir comment faire face aux pertes d'emplois des prestataires dans le secteur du transport. Dans le cas de Monrovia, ce défi a été relevé grâce à l'utilisation d'une approche de marché ouvert. Cela a permis d'ouvrir le marché à une concurrence saine, qui a finalement amélioré la qualité du transport.

A Kampala, le défi sera relevé par l'intégration des opérateurs du transport dans le développement des plans. Dans le même temps, des études commerciales de cas sont menées et partagées avec les fournisseurs afin de les informer sur les opportunités qui seront créées du fait de la mise en oeuvre du Système de transport rapide par autobus.

3.6 Séville - La transformation en une « Ville à vélo » et le Congrès Vélo-City - 2011

Matthias Nuessgen, Velo-City Seville 2011, Espagne

La dernière Conférence Vélo-City 2011, la plus grande conférence mondiale sur déplacement urbain à vélo a eu lieu à Séville, en Espagne. Séville est en effet une ville qui a évolué positivement ces dernières années et qui s'est transformée en une véritable ville du cyclisme. Les principes de planification qui ont servi à la transformation de Séville en une ville de cyclisme ont été la connectivité, la continuité, ainsi qu'un caractère bidirectionnel. La connectivité implique la capacité du réseau à relier des destinations multiples alors que la continuité représente le fait que le réseau n'est jamais interrompu, particulièrement lors des intersections. Les voies de vélo ne devraient par exemple pas être interrompues par des escaliers, notamment entre la chaussée et la voie piétonne.

La figure 2 montre les changements qui ont eu lieu, transformant Séville en une ville propice à l'utilisation du vélo comme moyen de transport urbain.

	2007	2010
Km of Bike Lanes	12	120
Daily trips	6.000	60.000
Total modal Split	1%	5,5%
Modal Split of mechanized trips	1%	6,6%
Bicycle Parkings	0	5728

Figure 2: Développement des infrastructures facilitant le cyclisme à Séville. Source : Vélo-City 2011.

Séville a été fière d'accueillir la dernière Conférence Vélo-City, qui a fait évoluer les relations internationales du pays, essentiellement concentrées, jusqu'à maintenant, sur l'Amérique du Nord et l'Amérique latine, et lui a permis de se tourner vers l'Afrique et la Méditerranée.

Les principales thématiques étaient : la santé (la bicyclette comme un moyen de transport sain), l'éducation (pour le changement des habitudes de transport), l'efficacité des investissements publics (vis-à-vis du transport durable notamment), ainsi que l'impact économique et la création d'emplois (composante sociale de l'industrie du cyclisme). Toutes ces problématiques ont été traitées d'un point de vue à la fois social et technique.

Questions de débat

L'une des principales recommandations mentionnées par les participants du Comité d'organisation de la Conférence Vélo-City 2011 a été de favoriser la diversité des participants, pour éviter de reproduire le même type d'audience et ainsi enrichir les débats. Ces suggestions ont découlé sur l'invitation de trois groupes clefs :

- (1) des organisations de la société civile,
- (2) des décideurs politiques, et
- 3) des ingénieurs.

Cette pratique pourrait faciliter la propagation de meilleures pratiques, puisque le spectre entier des travailleurs du secteur du transport non motorisé est représenté.

4. Notes générales et observations finales

Le transport non-motorisé dans les villes denses est un élément essentiel pour la planification d'un transport durable, puisqu'il apparaît comme un complément au transport public motorisé. La plupart des voyages dans les villes africaines sont encore entrepris par le biais d'un transport non-motorisé. Par conséquent, les interventions dans le secteur du transport devraient chercher à profiter, et à maintenir cet état de fait, tout en améliorant la qualité de ce genre de transport et la sécurité à la fois pour les piétons et les cyclistes.

Les initiatives réussies visant à améliorer la qualité des infrastructures du transport non-motorisé sont de plus en plus nombreuses et les études des cas présentées lors de cet événement fournissent des perspectives et donnent un aperçu des efforts mis en œuvre jusqu'à présent. Néanmoins, l'action de sensibilisation et le plaidoyer en faveur du transport non-motorisé ne doivent pas s'essouffler, comme il a été répété à maintes reprises pendant la réunion.

La réunion a été perçue comme un événement fructueux grâce aux informations diverses fournies par les présentations, mais aussi du fait des discussions et bavardages de couloir. À cause d'un programme initial peut-être trop ambitieux et de discussions qui se sont étendues, deux présentations (celles d'I-CE et de BEN Afrique du Sud) ont dû être annulées, faute de temps.

Le choix du lieu de réunion avait été choisi stratégiquement pour attirer les participants au Congrès du Transport Public Africain (UATP) qui se tenait simultanément. Cependant, la plupart des participants de la Réunion du Groupe d'Experts venaient de groupes de plaidoyer travaillant à la promotion du transport non-motorisé. Cela montre qu'il est nécessaire de mettre en place une stratégie visant à démontrer aux partenaires du transport public les intérêts du transport non-motorisé et à mettre en exergue la valeur ajoutée de la combinaison transport motorisé/transport non-motorisé. Ces enseignements, qui doivent être gardés à l'esprit lors des prochains événements de ce type, montrent bien qu'un programme intéressant n'est pas suffisant pour attirer l'attention au-delà des groupes de pression et de plaidoyer. Des efforts renforcés seront nécessaires pour faire du transport non-motorisé un sujet premier dans l'agenda des décideurs politiques et fonctionnaires du secteur du transport public.

Il est temps de « faire coalition » pour plaider en faveur du transport non-motorisé et ainsi créer une voie vers un transport durable. La documentation et la dissémination des meilleures pratiques lors des conférences, comme celle de Vélo-City, sont essentielles. La sensibilisation des décideurs politiques est une activité qui doit être maintenue, et les déclarations concernant les avantages du TNM renforcées par la recherche et les données statistiques. En outre, l'implication des organisations de la société civile dans la campagne en faveur de l'usage de la bicyclette doit perdurer et s'accroître. De plus, ces organisations devraient permettre une propagation de leurs connaissances et expériences concernant le transport non-motorisé.

Les participants ont apprécié l'atmosphère positive dans laquelle s'est déroulé l'événement et ont reconnu que les interventions des collaborateurs y ont été particulièrement intéressantes. Les participants d'ABN ont aussi exprimé leurs remerciements à ONU-HABITAT, pour avoir fourni une dimension internationale à leur cause.

Annexe 1: Participants

N°	Nom et Prénoms	Organisation	Pays	Contacts
01	Moustapha Dime	IST/Groupe Sup de Senegal Co	Senegal	mdime38@hotmail.com / mdime@supdeco.sn
02	Amadou Victor Diop	IST/Groupe Sup de Senegal Co	Senegal	avdiop9@yahoo.fr amadoudiop@supdeco.sn
03	Luuk Eickmans	Cycling Out Of Poverty/Associate and liaison African Bicycle Network	Les Pays Bas	luuk@cyclingoutofpoverty.com
04	Michael Engelskirchen	GTZ	Allemagne	michael.engelskirchen@gtz.de
05	Saramory Kampo	Senbus Industries SA	Senegal	skampo@senbus.com
06	Patrick Kayemba	First African Bicycle Information Organisation (FABIO)	Ouganda	info@fabio.or.ug
07	Richard Kismaddu	Bicycle Sponsorship Program and Workshop (BSPW)	Ouganda	info@bspw.org
08	Fredrick 'Mejah' Mbuya	Umma wa Wapanda Baiskeli (UWABA)	Tanzanie	uwabadar@yahoo.co.uk
09	Mathetha Mokonyama	CSIR	Afrique du Sud	mmokonyama@csir.co.za
10	Lydienne Mouloby Ngaloe Bibette	Socatur S.A	Cameroun	pocatur@hotmail.fr
11	Edmund Murage	UVUMBUZI	Kenya	edmund@uvumbuzi.org
12	Imelda Nasei	African Bicycle Network (ABN)	Kenya	info@africanbicyclenetwork.org
13	Amoolou Racine Niang	IST	Senegal	niang36@hotmail.com racineniang@supdeco.sn
14	Jean Baptiste Nsabimana	La Nouvelle Vie au Rwanda (NVR)	Rwanda	nsabimanajb2002@yahoo.fr
15	Matthias Nuessgen	Velo-City 2011	Espagne	mnuessgen@velo-city2011.com
16	Richard Opiyo Oteko	Victoria Boda Boda Sacco Society	Kenya	vibosacco@yahoo.com
17	Magnus Quarshie	Centre for Cycling Expertise (CCE)	Ghana	mquarshie@centrecycling.org
18	Christian Schlosser	UN-HABITAT	Kenya	christian.schlosser@unhabitat.org
19	Andrew Wheeldon	Bicycling Empowerment	Afrique du Sud	andrew@benbikes.org.za

		Network (BEN),		
20	Senwan Wiah	Monrovia Transport Authority	Liberia	wansen@aol.com
21	Marieke de Wild	Interface for Cycling Expertise	Les Pays Bas	marieke.dewild@cycling.nl
22	Esther Yaméogo	Association Aide aux Veuves et Orphelines (AVO),	Burkina Faso	avo_association@yahoo.fr

Annexe 2 : Programme

“Transport durable dans les Villes africaines - Encourager des options du transport non-motorisé dans les villes denses comme complément au transport public”

Réunion du Groupe d'Experts, centrés sur les pays d'Afrique de l'Ouest, issue du 1^{ier}
Congrès du Transport public africain de l' UATP
le 7 octobre 2010, Dakar, Sénégal,

Session d'ouverture

- 9.15-10.00 Levée de rideau: Faire du vélo avec des gens honorables- La culture du vélo au Burkina Faso
- *Video par the African Bicycle Network*
Accueil et vue d'ensemble sur les Priorités d'ONU-Habitat et les Activités dans la promotion du Transport Urbain durable
- *Christian Schlosser, Chef de Section Transport urbain, UN-HABITAT*
Vue d'ensemble sur les objectifs de l'atelier et les résultats attendus

Session 1: Opportunités pour promouvoir la mobilité durable dans les villes africaines

- 10.00-10.40 Le document de référence du GTZ pour le Transport Urbain durable (Sourcebook) comme modèle pour les villes en voie de développement
- *Michael Engelskirchen, Conseiller en Transport, GTZ*
10.40-11.00 Questions

- 11.00-11.15 Pause café -thé

Session 2: Initiatives et expériences nationales œuvrant pour un transport durable (dans les villes d'Afrique)

- 11.15-11.45 Le Transport non motorisé : Expérience du GHANA (passé, présent et futur)
- *Magnus Quarshie, Directeur Exécutif, Centre for Cycling Expertise (CCE)*
11.45-12.15 Piliers clés pour une politique encourageant le transport urbain durable au Libéria
- *Senwan T. Wiah, CCTM, Office du Transport de Monrovia , Liberia*
12.15-12.45 Questions

- 12.45-13.45 Déjeuner

- 13.45-14.15 Doucement mais sûrement : la promotion du transport non motorisé à Kampala, Ouganda
- *Patrick Kayemba, Directeur Exécutif, First African Bicycle Information Organization (FABIO)*
14.15-14.45 La transformation en une « Ville à vélo » et le Congrès Velo-Ville 2011
- *Mathias Nuessgen, Programme et Contenu, Vélo City 2011 Séville*

- 14.45-15.15 Questions

- 15.15-15.30 Pause café -thé

Session de clôture : Le chemin vers la promotion du transport durable dans les villes africaines

- 15.30-16.30 Discussion en panels : Promotion de la mobilité urbaine en Afrique de l'Ouest et au delà
16.30-17.30 Une voie vers l'avenir - Discussion Interactive
17.30-17.45 Résumé du jour et clôture– Facilitateur