

Mobilité pour tous ?

Planifier les modes actifs et le transport artisanal pour les groupes vulnérables

7 Octobre, 2022

Engr. Emmanuel John

PDG, Ochenuel Mobility &

Directeur, Cours sur la mobilité urbaine durable
en Afrique



Introduction



Le rôle de la technologie



La situation actuelle



Une étude récente à Abuja



Solutions



Questions et réponses,
commentaires et conclusion

Introduction

Notre organisation

Ochenuel mobility est une organisation basée à Abuja, Nigéria. Elle s'occupe de transport urbain durable et de sécurité routière. Nous sommes impliqués dans la recherche, le pladoyer et le renforcement des capacités.

Nous sommes consultés sur le développement de politiques, la faisabilité, la gestion générale de projets, et nous avons géré un certain nombre de projets dans différents pays africains.



Objectifs de la formation

- Fournir des connaissances de base sur les modes actifs et le transport artisanal, ainsi que leurs impacts sur les groupes vulnérables en Afrique
- Discuter sur la diversité des modes actifs et du transport artisanal avec un regard particulier sur les femmes
- Discuter du processus de planification et de développement des modes actifs dans une Afrique de plus en plus motorisée
- Familiariser les participants avec les principales approches visant à transformer les pratiques actuelles de transport artisanal vers la durabilité
- Mettre en évidence les rôles de la recherche et du plaidoyer pour mettre en lumière les problèmes afin de susciter un engagement politique
- Exposer d'autres recommandations

Aperçu général – Le transport artisanal

- La croissance démographique massive de l'Afrique montre que sa population doublera de 1,2 milliards en 2016 à 2,5 milliards en 2050 , et pourraient atteindre plus de 4 milliards d'ici 2010, ce qui signifie que sa part de la population mondiale passera de 15 % à plus de 40 % selon l'UNICEF - la projection la plus élevée au monde.
- La part des Africains vivant dans des zones urbaines sur la base du World Urbanization Prospect 2018 est de 43 %, mais elle passera à 50 % d'ici 2030 et à plus de 60 % d'ici 2050 - taux d'urbanisation le plus élevé.
- Pourtant, les ressources sont limitées pour répondre aux besoins en infrastructures de cette population. L'inadéquation entre l'urbanisation et le développement des infrastructures a entraîné une augmentation des bidonvilles urbains.



Aperçu général – Le transport artisanal



- Aujourd'hui 85% des habitants des villes ne peuvent pas se permettre une voiture à cause de la pauvreté, pourtant le développement du transport urbain est axé sur la voiture.
- Le niveau de développement des transports publics est limité, les transports non motorisés commencent seulement à se faire connaître.
- Mais 50% de la population urbaine doit se déplacer pour vivre
- L'état des transports publics est catastrophique puisque seulement 31,7 % des personnes ont accès à des transports publics à une distance de marche comprise entre un demi-kilomètre et un kilomètre, alors que la moyenne mondiale est de 51,6 % (UN Habitat 2020).
- Il n'est pas étonnant de constater la prolifération du transport artisanal ou du transport informel, comme certains l'appellent.

Aperçu général – Le transport artisanal

Il faut souligner que le transport n'est pas facultatif, il est intrinsèque aux moyens de subsistance, donc les gens doivent se déplacer, soit par les moyens fournis, soit par les moyens qu'ils inventent eux-mêmes, une recherche récente le dit ainsi, le transport est si essentiel à la vie urbaine que les gens le développeront avec ou sans l'aide du gouvernement (DigitalMatatus, 2014). C'est la naissance du transport artisanal.



Aperçu général- Modes actifs

- La marche, le vélo et les transports publics sont stratégiques et représentent l'avenir des transports, mais ils n'ont pas bénéficié des interventions appropriées pour leur développement effectif dans de nombreuses villes africaines.
- L'Afrique possède le meilleur potentiel pour le développement rapide de la mobilité active.
- Les pays occidentaux se battent avec acharnement pour inverser les dommages causés par la voiture au fil des ans et ils ne trouvent pas cela amusant, nous ne devons pas remorquer cette partie, certains sont allés loin, mais la meilleure chose que vous puissiez faire lorsque vous vous rendez compte que vous êtes sur la mauvaise route est de faire demi-tour.



Est-ce que la technologie peut aider ?



CARS



ELECTRIC CARS



AUTONOMOUS CARS



UBER/LYFT CARS

- Certains pensent que la technologie est la solution, mais les voitures resteront des voitures, quelle que soit la technologie employée et, aujourd'hui, les complexités associées resteront avec nous.

Three Revolutions in Urban Transportation

Business-as-Usual Scenario

20th Century Technology

Through 2050, we continue to use vehicles with internal combustion engines at an increased rate, and use transit and shared vehicles at the current rate, as population and income grow over time.



2 Revolutions (2R) Scenario

Electrification + Automation

We embrace more technology. Electric vehicles become common by 2030, and automated electric vehicles become dominant by 2040. However, we continue our current embrace of single-occupancy vehicles, with even more car travel than in the BAU.



3 Revolutions (3R) Scenario

Electrification + Automation + Sharing

We take the embrace of technology in the 2R scenario and then maximize the use of shared vehicle trips. By 2030, there is widespread ride sharing, increased transit performance—with on-demand availability—and strengthened infrastructure for walking and cycling, allowing maximum energy efficiency.



Number of Vehicles on the Road by 2050  = 250 million vehicles



CO₂ Emissions by 2050  = 500 megatonnes of CO₂

Comprendre les termes de base

Transport artisanal

- Les transports artisanaux décrivent des modes de transport non réglementés et non conventionnels, avec des tarifs, des horaires et des itinéraires flexibles (Cervero & Golub, 2007), ils sont peu coûteux, de faible qualité mais constituent le moyen de transport le plus accessible pour les résidents à faible et moyen revenu et les quartiers qui débordent sur les principaux centres urbains.

Modes actifs

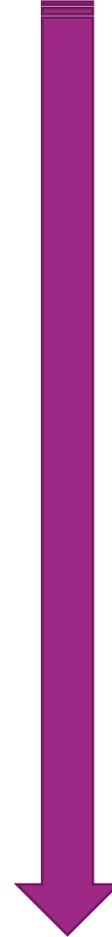
- La mobilité active, la mobilité douce, le voyage actif ou le transport actif est le transport de personnes ou de marchandises, par des moyens non motorisés, basé sur l'activité physique humaine. Ces derniers temps, les passagers des transports publics sont considérés comme faisant partie de la mobilité active, car outre l'activité physique qu'implique l'utilisation des transports publics, cela signifie que les passagers utiliseront la marche ou le vélo pour parcourir le dernier kilomètre.

La situation actuelle

Le transport artisanal

Quatre facteurs qui caractérisent le développement du transport artisanal en Afrique :

- Développement/investissements focalisés sur la voiture
- Pauvreté et chômage
- Manque ou insuffisance de transports publics efficaces pour déplacer des masses
- Manque ou faiblesse de politiques, réglementations ou de systèmes d'application.



Pourquoi sa prolifération s'est-elle poursuivie ?

- Les facteurs susmentionnés ne changent pas, et lorsqu'ils changent, c'est de manière insignifiante ou non coordonnée pour faire la différence.
- Les politiciens l'utilisent comme une source d'autonomisation et de favoritisme politique.

Quelle est la pierre que le transport artisanal apporte à l'édifice ?

Ces avantages sont davantage axés sur l'individu que sur le bien collectif

- Solution aux problèmes de mobilité. 70 % de la population africaine utilise le transport artisanal – Soludo 2020.
- Ils offrent des alternatives pour le dernier kilomètre, la mobilité personnelle, ils sont plus rapides dans les agglomérations car leurs tailles permettent de manœuvrer dans le trafic et d'utiliser des itinéraires alternatifs
- Ils ont des temps d'attente inférieures et peuvent atteindre des destinations qui ne sont pas accessibles d'habitude en voiture
- Offre une variété d'options de mobilité moins coûteuses, y compris le covoiturage, le vélo en libre-service et le micro-transit qui minimise les coûts.
- Emploi : le transport artisanal permet un accès crucial aux emplois, aux biens et aux services.
- Source de revenus rapide - une étude sur les conducteurs de motos à Yola, au Nigeria, indique que chaque conducteur gagne environ 7 dollars par jour.

Impact sur les habitants vulnérables

Les usagers vulnérables sont les plus en difficulté en termes de capacité financière, accès, mobilité limitée et acceptabilité dans le domaine public.

- Par exemple, l'homme en fauteuil roulant ne peut pas accéder à l'emploi et n'a donc pas les moyens de posséder une voiture. Pourtant, les infrastructures ne sont pas conçues pour lui permettre d'utiliser son fauteuil roulant pour se déplacer, de sorte que le transport artisanal est le meilleur moyen de se déplacer.
- De même, dans la plupart des cas, la voiture de la famille n'est qu'une seule, l'homme part avec, mais la femme a plus de déplacements à faire, des déplacements de liaison et souvent n'a pas de revenu pour posséder sa propre voiture, ce qui rend le transport artisanal une option de mobilité utile pour elle.



Alors où est le problème ?

Avec les avantages susmentionnés, pourquoi ces cris d'alarme à propos du transport artisanal ? Les interdictions et les restrictions sont-elles vraiment nécessaires ? Y a-t-il des options même s'il y a un besoin ? Mais réfléchissons !



La pollution atmosphérique est la deuxième maladie la plus meurtrière en Afrique, tuant 1,1 personne en 2019



Les embouteillages coûtent 3 % du PIB aux pays en développement



Les accidents de la route représentent environ 3 à 5 % du PIB des pays en développement

Un regard aux problèmes qui y sont reliés

Jusqu'à récemment, les systèmes de transport artisanal n'existaient pas et, par conséquent, aucune réglementation efficace, aucune surveillance gouvernementale efficace est en place. Tout système humain qui n'est pas sous contrôle est un système dangereux : qu'en résulte-t-il :

- Accidents de la route, décès et risques environnementaux
- Aucune politique de fin de vie dans la plupart des pays africains, de sorte que le véhicule de transport artisanal continuera à transporter des passagers jusqu'à ce qu'il ne puisse plus se déplacer, au détriment des passagers et des autres usagers de la route
- L'insouciance et la mauvaise conduite sur la route, qui vont contre les règlements
- Dans certaines villes, leurs syndicats sont devenus en quelque sorte un gouvernement parallèle, en fait un monstre, vous ne vous aventurez pas à les offenser
- Le crime et la criminalité

Chacun de ces problèmes touche à la vie et à la mort, à l'économie et à l'image et au potentiel touristique d'une ville/nation

Alors, faut-il interdire ou non ?

Les femmes sont particulièrement vulnérables



- Exposition au harcèlement et à l'intimidation, sans possibilité de retrouver les auteurs de ces actes
- Le manque de qualité, de normes et d'actes d'imprudence qui compromettent le confort des femmes
- Absence de perception des tarifs, ce qui met les femmes à contribution, surtout en cas de battage médiatique
- Inconvénients de l'embarquement

Modèle de transformation du transport artisanal

S/NO	Activité	Action	Objectif
1	Développer un plan de réforme	<ul style="list-style-type: none"> - S'aligner sur la stratégie/le plan de mobilité de la ville - Présenter une stratégie claire avec des échéances précises - Définir les responsabilités - Tous les groupes vulnérables sont effectivement pris en compte dans le plan 	Réalisation du plan 5 ans/10 ans
2	Instituer une réglementation/discipline correctement appliquée	<ul style="list-style-type: none"> - Réviser ou adopter des réglementations - Former et orienter les organismes d'application - Fournir des outils d'application - Délivrer des licences appropriées - Définir la fin de vie des véhicules et améliorer la qualité de la flotte 	Assainir le transport artisanal
3	Réorganiser, former et réorienter dans un objectif à court terme	<ul style="list-style-type: none"> - Définir des limites à leur service - S'assurer que chaque personne comprend et est capable de respecter les réglementations 	Discipline graduelle
4	Décarboniser, puis numériser	<ul style="list-style-type: none"> - Adopter des carburants plus propres grâce au soutien du gouvernement - Numériser 	Transport vert
5	Évaluation	<ul style="list-style-type: none"> - Les étapes 1 à 4, mises en œuvre avec diligence, ont-elles transformé le système de transport artisanal jusqu'à un taux de réussite de 80 % ? - Si oui, maintenir l'intégration, si non passer à 6 	Point de décision
6	Dé-commercialiser	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre fin à l'utilisation des tricycles et des motos à des fins commerciales, transformer les taxis collectifs et les minibus en taxis collectifs modernes - Intégrer les propriétaires privés dans le transport privé ordinaire - Intégrer les opérateurs dans les transports publics ordinaires - Mettre fin à l'immatriculation des véhicules commerciaux à 2 ou 3 roues 	Faire des transports non motorisés et des transports publics le point

Cela nous ramène à la mobilité active

- On assiste à une prise de conscience récente du développement de la mobilité active en Afrique
- Mais cela reste largement limité à une ou deux grandes villes d'un pays
- Il y a une volonté d'organiser des réunions et de parler plutôt que d'agir
- De nombreux pays et villes ont des politiques qui ne sont pas mises en œuvre
- Les partenaires de développement tels que UN Habitat, UN Environment, TUMI/GIZ, HVT/UKAID, ADB, SSATP/Banque mondiale, etc. sont en grande partie responsables des progrès limités réalisés jusqu'à présent, ce qui n'est pas nécessairement une décision délibérée des acteurs

Pourquoi il faut agir rapidement

- Les systèmes de mobilité active actuels sont déficients et compromettent la sécurité des groupes vulnérables, notamment des femmes
- Bien que 78% des Africains marchent quotidiennement comme moyen de transport, 95% des routes en Afrique n'offrent pas un niveau de service acceptable pour les piétons et 93% pour les cyclistes
- Nous avons donc des rues non connectées, inachevées ou tronquées
- Des rues qui ne sont pas éclairées et qui n'ont pas d'ombrage
- Des rues avec des trottoirs qui sont occupés par des commerçants, des parkings et d'autres activités
- En conséquence, 44% de tous les décès en Afrique sont des piétons et des cyclistes
- Et beaucoup préfèrent chercher une autre mobilité plutôt que de marcher ou de circuler

Les surfaces de marche plates et les dalles de guidage contribuent à l'accessibilité des personnes handicapées



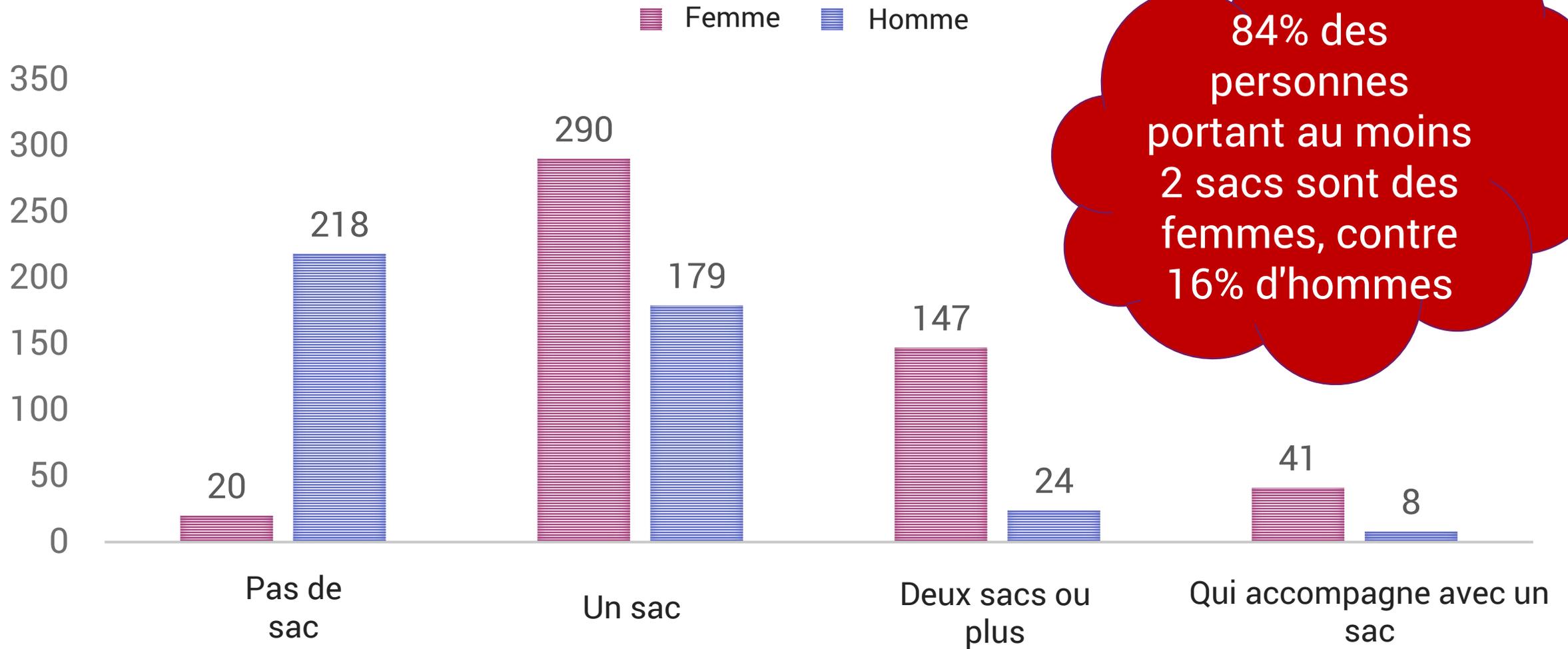
Une surface irrégulière peut rendre un trottoir difficile à utiliser



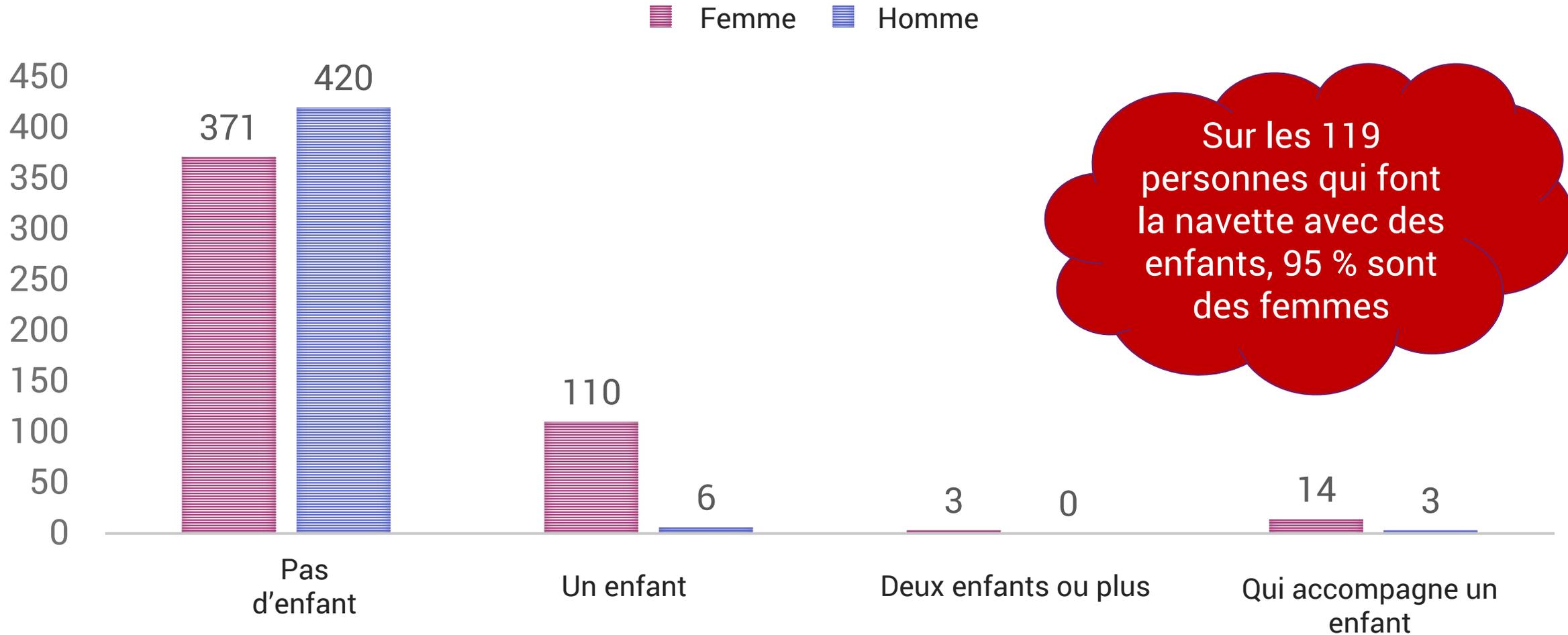
Les trottoirs avec un revêtement adéquat peuvent être utilisés par les piétons

Une étude récente à Abuja

Qui transporte un sac ou des sacs



Qui transporte un enfant ou des enfants



Prenons l'exemple de la jonction de la zone 3 à Abuja

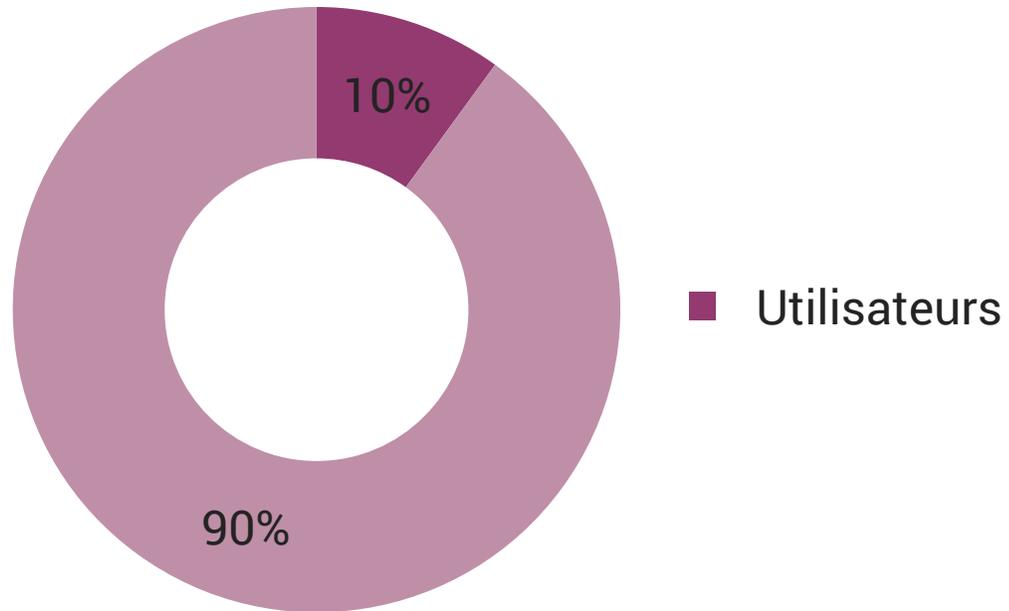
- Charges dans les mains
- Charges sur la tête
- Bébé dans le dos
- Grimper un immeuble de 2 étages avec un escalier raide
- Près d'un kilomètre ajouté à son trajet



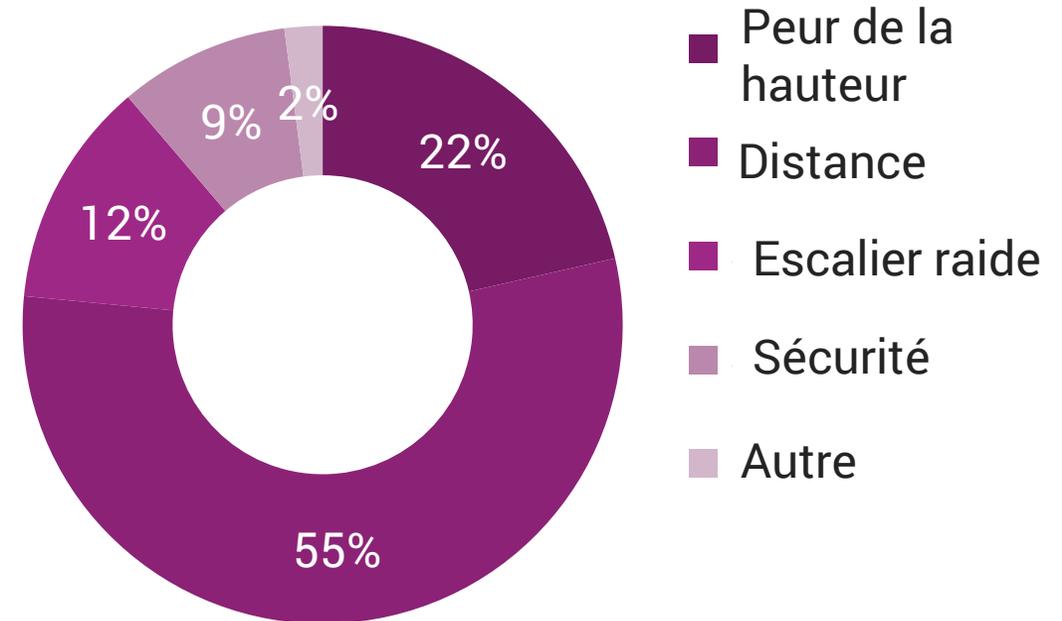
Caractéristiques des ponts piétonniers d'Abuja

S/NO	ÉLÉMENT	INFOR	COMMENTAIRES
1	Nombre total de ponts piétonniers étudiés	14	
2	Distance moyenne entre le pont et les points de passage réels	260m	Les ponts sont un peu étranges en termes d'emplacement et de conception. Les autorités municipales ont déclaré que ces ponts n'étaient pas destinés à être installés sur ces routes, car ces zones n'étaient pas conçues pour générer des déplacements piétonniers, et la question à se poser est la suivante : étions-nous censés avoir une ville fantôme ?
3	Hauteur des ponts	6m	Équivalent d'un bâtiment de deux étages
4	Longuer des ponts	140m	De pied en pied. Il en va de même pour tous les ponts, à l'exception des ponts piétonniers Sheraton -Yar' Adua Center et Jabi VIO, qui mesurent respectivement 26 et 27 mètres.

Qui utilise les ponts



Pourquoi on n'utilise pas les ponts



Solutions

Pourquoi tout cela ?



- Un développement des infrastructures qui donne la propriété des routes à l'automobiliste
- Un développement des infrastructures qui n'est pas sensible au genre
- Des infrastructures routières et de transport
- **Des politiques, des manuels et des législations qui ne reconnaissent pas le genre**

Nous ne devons pas oublier que « si tout ce que tu as en main est un stylo, tout ce qui t'entoure ressemble à un livre » - *Proverbe africain*

Il est important de parler de vitesse

- Le plan d'action mondial pour la sécurité routière reconnaît la vitesse comme le facteur de risque le plus critique pour la sécurité routière dans le monde,
- Alors qu'au niveau mondial, un tiers des décès est attribué à la vitesse, ce chiffre est de 50 % au Nigéria, plus environ 30 % d'autres facteurs liés à la vitesse, avec une situation similaire dans toutes les villes d'Afrique
- La résolution 11 de la déclaration de Stockholm, soutenue par la résolution des Nations Unies déclarant la deuxième décennie d'action pour la sécurité routière, exige que la vitesse par défaut soit de 30 km/h dans les zones urbaines



Que reste-t-il à faire ?

- L'échec du développement efficace du transport durable en Afrique n'a pas d'équivalent ; certains disent que c'est à cause des **fonds**, d'autres disent que c'est à cause de la **prise de conscience**, ou encore à cause de la **capacité générale** ou de la **volonté politique** ?



Que reste-t-il à faire ?

- Élaborer un plan/stratégie/politique, avec des objectifs spécifiques et un calendrier
- Identifier le modèle de financement et s'y engager
- Commencer petit mais ne jamais s'arrêter
- Développer ou renforcer le plaidoyer
- Revoir et mettre à jour les réglementations existantes ou en développer de nouvelles avec un système d'application approprié
- Tenir le discours, changer le discours



Merci pour votre attention

Restons en contact

Mobiliseyourcity.net

contact@mobiliseyourcity.net

[@MobiliseCity](https://www.instagram.com/MobiliseCity)

[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)

[MobiliseYourCity](https://www.youtube.com/MobiliseYourCity)