

Assistance technique légère

# Recommandations pour Abidjan sur la professionnalisation du transport artisanal



## Pour plus d'informations:

Le Secretariat du Partenariat MobiliseYourCity, Bruxelles

<https://mobiliseyourcity.net/>

Courriel: [contact@mobiliseyourcity.net](mailto:contact@mobiliseyourcity.net)

**Titre** : Recommandations pour Abidjan sur la professionnalisation du transport artisanal

**Auteurs** : Alioune Thiam; EcoAccess et Pablo Salazar-Ferro, Transitec

**Contributeurs** : Mateo Gomez, Secrétariat de MobiliseYourCity, Julien Allaire et Yousra El Bahraoui (Transitec)

**Réviseurs** : Anne Chaussavoine, Agence Française de Développement

**Mise en page** : Elena Tanzarella, Secrétariat de MobiliseYourCity

## Droits d'auteur:

Cette publication est soumise aux droits d'auteur du Partenariat MobiliseYourCity et de ses partenaires, auteurs et contributeurs. La reproduction partielle ou totale de ce document est autorisée à des fins non lucratives, sous couvert d'une mention de la source.

## Avertissement:

Le contenu présenté dans ce document représente l'opinion des auteurs et n'est pas nécessairement représentatif de la position de chacun des partenaires du Partenariat MobiliseYourCity.

## Donors



On behalf of:



of the Federal Republic of Germany



## Implementing partners



## Knowledge and Network partners



## In collaboration with



Funded by the European Union



## 1. Introduction

Les recommandations présentées dans ce document ont été préparées dans le cadre d'une étude financée par GIZ (dans le cadre du partenariat MobiliseYourCity) et réalisée par Transitec, en partenariat avec EcoAccess et Transport for Cairo (TfC). Les recommandations visent principalement à fournir aux acteurs institutionnels de la mobilité d'Abidjan les outils techniques et les connaissances nécessaires dans leurs efforts actuels de réforme du secteur du transport artisanal. Le processus de réforme actuel en est encore à ses débuts, se concentrant principalement sur l'identification des opérateurs et sur la définition d'une stratégie à moyen terme vers la professionnalisation par le biais de la consolidation des services existants.

Cet ensemble de recommandations est le fruit de consultations avec des acteurs locaux d'Abidjan et de discussions lors de sessions de formation. Ce document comprend à la fois des recommandations générales et des recommandations spécifiques pour Abidjan. Le document présente aussi une première interprétation de la manière dont elles sont liées.

## 2. Présentation du document

Ce document s'articule autour de deux séries de recommandations. Tout d'abord, les recommandations générales se rapportent à une vision large de la question de réforme du transport artisanal et qui, étant aussi génériques que possible, peuvent être facilement adaptées à différents contextes, notamment en Afrique subsaharienne. Le document présente trois recommandations générales qui portent sur la gestion des services de transport artisanal dans les villes engagées dans une réforme systémique.

La deuxième série de recommandations concerne le processus de réforme en cours à Abidjan et se concentre sur deux types de recommandations : (1) les « recommandations institutionnelles » qui portent sur la place de l'AMUGA<sup>1</sup>, la récente autorité de mobilité d'Abidjan et (2) les « recommandations sur le transport artisanal » qui s'intéressent directement à la réforme du secteur artisanal. Au total, quatre recommandations institutionnelles et cinq recommandations sur le transport artisanal résultent des analyses réalisées pour Abidjan.

---

<sup>1</sup> Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan. AMUGA a été créée par la modification de la loi LOTI (Loi d'Orientation du Transport Intérieur) de 2019. De plus amples informations sont disponibles sur le site internet d'AMUGA : <https://amuga.ci/lois-reglementations/>.

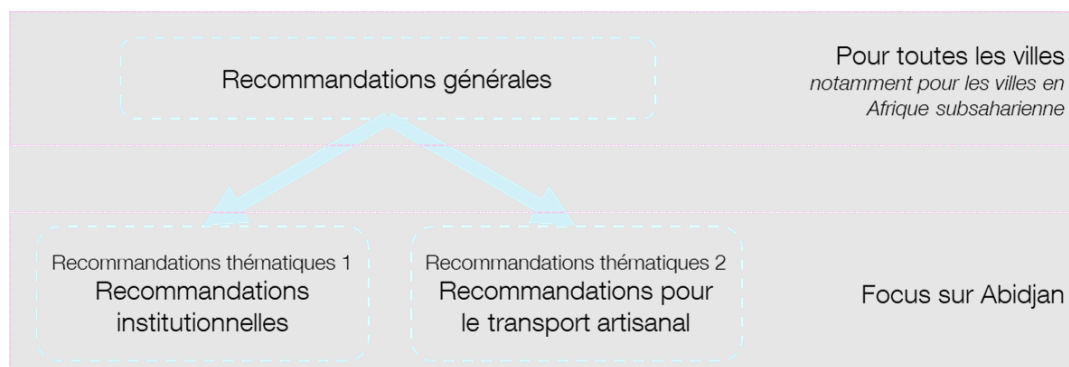


Figure 1: Conceptualisation générale des recommandations

### 3. Recommandations générales

Les recommandations de cette section visent à développer un environnement favorable à la réforme du transport artisanal et, plus particulièrement, à la professionnalisation du secteur. Elles reposent sur l'introduction de nouvelles bases et le renforcement des capacités au sein des institutions exerçant des responsabilités sur la gestion de la mobilité. Les recommandations proposent aussi la production de documents d'orientation qui soient suffisamment opérationnels. La mise en œuvre de ces recommandations nécessitera probablement la participation de bailleurs et d'experts internationaux.

#### Recommandation générale 1 : Développer une charte de gouvernance de la mobilité

L'élaboration d'une **charte de gouvernance de la mobilité urbaine** pour les villes africaines, indiquant les conditions actuelles (manque de ressources techniques et/ou humaines suffisantes) et les perspectives de mise en place d'un système optimisé, est une première étape pour encourager les villes à entamer des processus de réforme systémique. La charte doit décrire comment les institutions et le secteur du transport artisanal peuvent amorcer des processus de réforme, décrivant ainsi les efforts de consolidation possibles et les cadres réglementaires qui peuvent être développés. Le document doit être simple, lisible et suffisamment court pour susciter l'intérêt des parties prenantes qui pourraient ne pas voir immédiatement l'urgence des processus de réforme, à savoir les petits opérateurs qui existent souvent en dehors des cadres réglementaires. Au fur et à mesure que le partenariat se consolide et que l'autorité organisatrice ou l'institution qui joue ce rôle s'établit pleinement, des documents plus élaborés (comme des accords relatifs aux contrats des opérateurs et aux spécifications des véhicules ou de la qualité du service) peuvent être répertoriés, laissant leur définition finale et leur production aux autorités de chaque ville pour garantir la prise en compte du contexte. La charte ne doit pas chercher à être exhaustive. Elle doit plutôt tracer une direction générale vers la réforme en indiquant les obstacles probables et fournissant des indications sur la manière de les surmonter.

Le document pourrait inclure des études de cas synthétiques afin de présenter l'expérience des villes qui ont connu des processus similaires. Cette liste ne devrait pas se limiter aux cas

réussis (à savoir le CETUD à Dakar et LAMATA à Lagos), mais également aux cas qui n'ont pas atteint leurs objectifs et qui peuvent donner des indices d'où le processus a pu échouer.

### Recommandation générale 2 :

#### Assurer le financement avant de s'engager dans des programmes

Pour réussir un la mise en œuvre d'un programme de réforme du transport artisanal, il est nécessaire de **garantir le financement** du processus (de la planification à la mise en œuvre) avant de s'engager dans des processus de mise en œuvre à grande échelle. Cela peut se faire (1) en optimisant les ressources financières publiques (telles que les revenus générés par les licences fournies aux opérateurs de transport artisanal) et (2) en optant pour un financement externe. L'obtention d'un financement est un atout pour obtenir l'adhésion des opérateurs institutionnels et de transport artisanal.

Il est important que les institutions responsables de la mise en œuvre des mesures de réforme acceptent un degré minimum de flexibilité qui permette d'adapter le programme initial à mesure que les attentes et les objectifs évoluent.

### Recommandation générale 3 :

#### Utiliser les assistances techniques pour développer les capacités nécessaires des acteurs locaux

Les autorités locales devraient pouvoir recourir à une assistance technique pour s'assurer que soient développées les capacités nécessaires à la définition et à la mise en œuvre de la réforme, et en particulier à l'engagement et à la négociation avec les opérateurs de transport artisanal. Ce type d'assistance devrait inclure les aspects suivants :

- Développement d'une stratégie pour la (ré)organisation et la professionnalisation du secteur artisanal et sa mise en œuvre subséquente. Des villes comme Yaoundé ou Abidjan ont déjà amorcé des processus conduisant à des feuilles de route pour la mise en œuvre des réformes.
- Réorganisation des opérateurs existants avec un objectif de consolidation et de création éventuelle de nouvelles formes d'organisation interne s'alignant au mieux sur les objectifs de la réforme mais aussi sur les cadres réglementaires (y compris les exigences contractuelles et opérationnelles).
- Rédaction de conventions d'exploitation entre les institutions locales et les opérateurs de transport artisanal ayant participé au processus de réforme. Les conventions doivent prendre en compte les caractéristiques spécifiques des services de transport artisanal mode par mode (par exemple à la demande ou à itinéraire fixe, par type de véhicule et organisation interne des opérateurs).
- Outre le soutien spécifiquement lié à la réforme du transport artisanal, l'assistance technique peut être mise à profit pour renforcer les capacités du personnel des institutions

de niveaux national et local en matière de planification de la mobilité urbaine durable, et sur la manière d'intégrer le transport artisanal dans ces approches de planification à long terme. Ce type de soutien viserait à garantir que le secteur du transport artisanal, et les programmes visant à l'améliorer, sont alignés sur les objectifs et les mesures de mobilité durable à long terme et qu'il est possible de prévoir une intégration avec les autres modes de transport.

Un deuxième type d'assistance technique consisterait en des sessions de renforcement des capacités, destinées au secteur du transport artisanal. Ces sessions devraient principalement se concentrer sur la présentation et explication aux opérateurs des outils nécessaires pour améliorer leur exploitation et s'aligner sur les objectifs de professionnalisation. Les sessions doivent être suffisamment concrètes pour détailler les outils proposés et les nouveaux éléments réglementaires. Il est préférable de faire appel à l'expertise de la ville dans ce cas, en utilisant probablement l'expérience acquise par les opérateurs réformés, lorsqu'ils existent, par les compagnies de bus existantes, lorsqu'elles existent, et par les universités et centres de recherche locaux. Le Cap, dans son programme de réforme lancé par l'introduction du BRT MyCiTi, a fait appel à des compagnies de bus formelles et à des institutions universitaires, à savoir l'Université du Cap - Centre for Transport Studies, pour renforcer les capacités des acteurs du réseau de minibus artisanaux nouvellement réformés.

D'autres questions doivent être identifiées et prises en compte en fonction du contexte local, de la portée et du statut de la réforme.

## 4. Recommandations pour Abidjan

Les deux séries de recommandations de ce sous-chapitre concernent directement Abidjan. Elles sont, notamment, le résultat de sessions de consultation menées avec les institutions locales en mai et juillet 2022.

Abidjan a récemment mis en place son autorité de transport (AMUGA), qui bien qu'encore en développement, est déjà en mesure de mettre en œuvre un cadre de collaboration avec l'ensemble des opérateurs historiques de transport artisanal, à savoir les 'gbakas' (minibus), 'wôrô-wôrôs' (taxis collectifs) et, aussi, les pinasses (petites embarcations). Compte tenu de son statut d'autorité administrative indépendante, des moyens qui lui sont alloués et des compétences fixées par l'Etat de la Côte d'Ivoire dans le cadre de sa politique sectorielle de mobilité urbaine, Abidjan dispose d'une institution capable de planifier, d'initier et de mener des concertations avec les opérateurs actuels, pour les accompagner dans une (ré)organisation, et lors de la signature de conventions et de cahiers des charges pour la contractualisation des services de transport public. Dans ce sens, les recommandations pour Abidjan se concentrent principalement sur l'atteinte des objectifs et sur la montée en puissance des capacités techniques d'AMUGA.

## Recommandation institutionnelle 1 : Permettre à l'AMUGA d'acquiescer les ressources nécessaires en fonction des responsabilités qui lui sont octroyées

La mise en place de l'AMUGA est encore assez récente. Les équipes sont en cours de recrutement et elles sont donc encore en cours de développement. Bien que les dynamiques actuelles laissent présager un résultat positif, il est nécessaire de faire face à des degrés de responsabilité croissants dans la gestion de la mobilité urbaine au fur et à mesure qu'ils sont attribués à AMUGA. Il y a toujours un risque que le personnel actuel soit surchargé au fur et à mesure que le champ des compétences et responsabilités s'élargit.

La recommandation la plus urgente est alors de doter l'AMUGA d'équipes adéquates et suffisantes, pour s'assurer qu'elle dispose de ressources techniques et financières satisfaisantes pour accomplir efficacement son mandat (toujours en évolution). La structure organisationnelle devrait clairement distinguer les programmes stratégiques et tactiques (qui incluent la réforme du transport artisanal) de la gestion des opérations quotidiennes. Avec la configuration actuelle, les équipes en place peuvent avoir besoin de définir des priorités pour éviter de faire des compromis lors de l'allocation des ressources entre les initiatives futures et les tâches opérationnelles quotidiennes. Appliqué au secteur du transport artisanal, il est primordial d'identifier les membres du personnel qui seront en charge (1) des questions contractuelles et (2) de la cartographie des itinéraires et des activités connexes. Une répartition plus spécialisée des rôles des ressources humaines doit s'accompagner de l'identification des besoins de renforcement des capacités pour chaque personne, en fonction de son domaine de responsabilités.

## Recommandation institutionnelle 2 : Poursuivre les consultations avec les opérateurs de transport artisanal

L'AMUGA est en train de définir les éléments constitutifs de la réforme du transport artisanal de la ville. Plusieurs activités sont actuellement en cours de développement, notamment deux études sur la restructuration des transports en commun<sup>2</sup> et les pôles intermodaux<sup>3</sup>. En outre, une évaluation à l'échelle de la ville visant à identifier les opérateurs en place (dite de profilage) est en cours, une étape nécessaire et initiale vers une réforme plus englobante.

Après avoir effectué le premier tour d'identification des acteurs du secteur, l'AMUGA doit maintenant engager des consultations avec les propriétaires de 'gbaka' et de 'wô-rô-wô-rô'. L'objectif immédiat de ces consultations devrait être de constituer une base de données contenant au moins les informations sur les licences existantes, le type de véhicule et les caractéristiques des opérations actuelles.

S'engager dans des consultations dès le début du processus de réforme est essentiel pour établir une base de confiance entre l'AMUGA et les parties prenantes du transport artisanal

---

<sup>2</sup> Étude en cours menée par Setec-Transitec-Nodalis.

<sup>3</sup> Étude en cours menée par Bruno Remoué-Transitec.



tout au long de la réforme. Ceci, à son tour, augmentera la probabilité d'obtenir l'adhésion du secteur et de réduire la probabilité de conflit potentiel à l'avenir.

Dans les phases ultérieures, les consultations doivent être élargies pour inclure d'autres parties prenantes, notamment les usager·ère·s du transport artisanal, afin d'obtenir leur adhésion et de prendre en compte leurs besoins et leurs idées dans la conception du système de transports en commun.

### Recommandation institutionnelle 3 : Identifier le type de contrat le mieux adapté à l'exploitation de transport artisanal qui est prévue

La troisième recommandation consiste à **définir le type de contrat** qui convient le mieux à la situation du secteur du transport artisanal à différentes étapes du processus de réforme. La réforme actuelle s'est concentrée sur l'identification des opérateurs et a cherché à définir un rôle pour les services de transport artisanal dans un système restructuré. Il est maintenant nécessaire de lier ces choix à des cadres réglementaires adéquats et à des systèmes contractuels qui soient adaptés aux différentes situations.

Au cours des discussions lors des sessions de formation et des consultations avec l'AMUGA, il est ressorti que le type d'arrangement contractuel entre l'AMUGA et les futurs opérateurs de transport artisanal reste à définir. Plusieurs options ont été présentées et discutées, soulignant les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles, mais une analyse plus approfondie est nécessaire pour définir ce qui est le mieux adapté au futur système de mobilité urbaine d'Abidjan. Afin d'être le plus pertinent possible, il sera nécessaire que l'AMUGA précise le niveau de consolidation attendu des opérateurs actuels.

Aujourd'hui, tout en dépassant les objectifs de cette analyse, il est considéré comme plus pertinent d'exclure les alternatives de contrats de type 'gross cost' et 'net cost' et de se concentrer initialement sur des options comparativement plus flexibles. Néanmoins, une analyse plus approfondie est souhaitable.

Il est préférable de permettre une certaine flexibilité quant à la solution retenue. Les contrats avec les opérateurs institutionnels/formels (SOTRA pour Abidjan) sont susceptibles de différer de ceux avec les opérateurs de transport artisanal. Les cadres réglementaires et les dispositions relatives à l'octroi de licences doivent tenir compte de cette flexibilité et des différences entre les modes.

### Recommandation institutionnelle 4 : Améliorer la communication avec la société civile et les autres parties prenantes

La quatrième recommandation consiste à signaler l'importance des efforts pour **améliorer la communication avec la société civile** (c'est-à-dire les citoyen·ne·s et les associations locales). L'AMUGA pourrait, dans ce cas, avoir dans ses équipes des personnes dédiées à la communication avec les usager·ère·s des services de transport artisanal. Les activités de

communication peuvent inclure la création d'un site Internet ou l'organisation de sessions de consultation. Les informations à partager peuvent inclure (1) la description des processus de réforme en cours et (2) les campagnes visant à obtenir l'adhésion de divers secteurs de la société.

Les campagnes de communication doivent être une activité qui se fait en continu pendant tout le processus et, par conséquent, elles doivent être bien définies dès le début. L'AMUGA doit encore faire plus d'efforts à cet égard, tout en cherchant à présenter quelle est la vision de la réforme du transport artisanal.

### Recommandation institutionnelle 5 : Assurer la complémentarité, plutôt que la concurrence, entre les opérateurs institutionnels et les opérateurs de transport artisanal.

En parallèle, un élément important sera de créer un environnement bénéfique entre la SOTRA (la société de bus existante) et les opérateurs nouvellement réformés. Certains obstacles se présenteront car les opérations du réseau de bus et les services de transport artisanal sont souvent en concurrence sur les routes et les visions de chaque côté de la table ne sont actuellement pas alignées.

L'AMUGA doit non seulement chercher à prendre en compte et à intégrer les points de vue des deux parties dans le processus de réforme, idéalement par le biais de consultations et de négociations, mais aussi s'efforcer d'intégrer ces deux modes de transport public. Ce défi peut être relevé dans le cadre du processus de restructuration des transports publics en cours et en plusieurs étapes, en commençant par la redéfinition du réseau existant de services de transport artisanal et institutionnel (idéalement de manière participative, avec les opérateurs concernés) afin d'éviter les chevauchements et la concurrence pour les passagers, puis en déterminant et en (ré)attribuant les lignes et/ou les zones nouvellement définies par le biais des arrangements contractuels correspondants, et éventuellement en concluant le processus par l'intégration tarifaire grâce à un système de paiement numérique et de partage des revenus.

### Recommandation 1 pour le transport artisanal : Mettre à jour les données cartographiques existantes pour les services de transport artisanal.

Abidjan a lancé une initiative de cartographie du transport artisanal (notamment 'gbakas' et 'wôrô-wôrôs') en 2019<sup>4</sup>. Les résultats de cette initiative ont été déposés sur le site OpenStreetMap et la disponibilité des données peut depuis être utilisée pour mieux comprendre la place et le rôle des opérateurs historiques de transport artisanal (voir image ci-dessous).

Avec plusieurs projets à fort impact, et plus particulièrement (1) les projets de BRT et de Métro et (2) le processus de restructuration du réseau de transport public qui aura un impact sur les

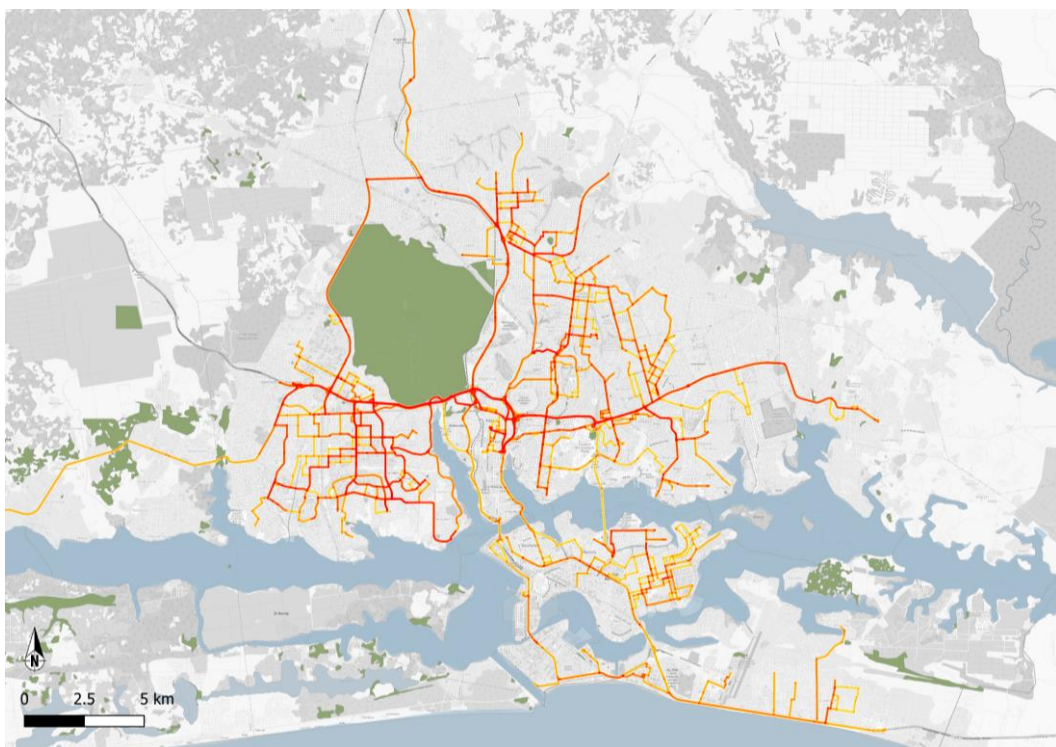
---

<sup>4</sup> Réalisé par Jungle Bus et Systra et financé par l'AFD.

itinéraires actuels du transport artisanal, des changements au réseau actuel s'opéreront inévitablement. Les nouvelles technologies ont la capacité de s'adapter et de mettre à jour rapidement l'information ; en s'appuyant sur ces dernières, une **campagne de mise à jour cartographique** devrait être menée dès que les premiers impacts sur les réseaux actuels seront visibles. L'AMUGA peut être l'institution chargée d'identifier le moment le plus opportun pour effectuer la mise à jour des données. Cette mise à jour sera particulièrement utile pour observer et analyser les effets du processus de réforme.

Les enquêtes embarquées et les enquêtes menées dans les terminus/stations du transport artisanal seront idoines pour effectuer une telle mise à jour. Si les ressources et la volonté politique des acteurs sont suffisantes, les technologies numériques peuvent également permettre d'inclure de nouvelles données. Par exemple, des informations sur les lieux où chaque opérateur est présent et sur la manière dont la demande est satisfaite peuvent être clés pour analyser l'offre des futurs services.

Une deuxième étape de cette recommandation consiste à définir une personne travaillant au sein de l'AMUGA qui puisse être le point focal pour toutes les activités liées à la cartographie du transport artisanal. Ce membre de l'équipe de l'AMUGA serait chargé-e de gérer les bases de données et de traiter et produire toutes les données nécessaires au lancement de nouvelles campagnes de cartographie.



**Figure 2: Itinéraires du transport artisanal à Abidjan, d'après la source OSM**

Notes : (1) L'image a été construite à partir des données OSM et en les adaptant ; (2) Les itinéraires en rouge indiquent les itinéraires " gbaka " et ceux en jaune les itinéraires " wôrô-wôrô " .

## Recommandation 2 pour le transport artisanal : Réaliser une étude sur le modèle financier du transport artisanal.

L'un des éléments manquants dans le processus de réforme en cours à Abidjan est une connaissance plus approfondie du modèle financier du secteur du transport artisanal, au niveau de chaque acteur (i.e. propriétaires et chauffeurs) et au niveau du véhicule (i.e. avec le véhicule comme objet d'analyse). Une étude menée par SITRASS en 2000<sup>5</sup> a permis d'obtenir une première série de données qui décrivait, de manière suffisamment détaillée, les coûts directs des opérateurs 'gbaka' et 'wôrô-wôrô', tout en estimant les recettes issues de la vente de titres de transport (ou places, dans ce cas). Vingt ans plus tard, ces données sont désormais dépassées et nécessitent des mises à jour significatives.

La recommandation est de produire, à travers une étude détaillée, un **modèle financier des services "gbaka" et "wôrô-wôrô"** pour soit mettre à jour les données de 2000 ou soit pour réaliser une nouvelle évaluation avec les opérateurs actuels de transport artisanal. La deuxième option est à privilégier. Dans les deux cas, l'activité doit tenir compte de la représentativité statistique pour les modes de transport artisanal en place.

Les données à collecter devraient permettre de :

- Mieux comprendre quels sont les coûts d'exploitation des opérateurs, et en particulier les coûts directs (les carburants, les paiements effectués aux conducteurs et autres personnels et l'entretien). Cela peut également inclure les flux financiers liés à la propriété des véhicules et aux pratiques de location de véhicules.
- Estimer plus précisément possible les revenus nécessaires pour exploiter chaque mode de transport artisanal pour, ensuite, comprendre le nombre de rotations réalisées par chaque véhicule, les fréquences moyennes et les heures de pointe.
- Déchiffrer et identifier les obstacles qui peuvent surgir lors de l'introduction de contrats plus structurés entre les propriétaires ou les groupes et les employés et entre les opérateurs et les institutions.

## Recommandation 3 sur le transport artisanal : Utiliser les programmes de renouvellement des véhicules comme un outil dans les processus de réforme.

En parallèle à la construction d'un modèle financier pour le secteur artisanal, il est recommandé aux autorités d'Abidjan de mener un **programme de renouvellement des véhicules**. Le processus de renouvellement ne doit pas être perçu comme un objectif en soi. Le renouvellement du parc doit plutôt viser à améliorer l'efficacité du système (par exemple, comme mesure d'accompagnement pour réduire la taille du parc de véhicules) et à réduire les externalités directement liées aux véhicules en mauvais état.

---

<sup>5</sup> <https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATP-WorkingPapers/SSATPWP45.pdf>

Le programme de renouvellement ne doit pas être un effort isolé, il doit s'inscrire dans le cadre d'un processus de réforme plus large et il devrait idéalement commencer par une définition consensuelle (entre les autorités et le secteur artisanal) des types de véhicules les plus adaptés aux conditions d'exploitation de chacun des modes artisanaux et à son futur rôle dans le système.

La définition du type de véhicule a un impact considérable sur le modèle financier que l'on peut attendre. Certains types de véhicules peuvent avoir des coûts d'exploitation plus élevés que ceux utilisés actuellement, ce qui entraînera un impact sur les niveaux de revenus nécessaires pour équilibrer le modèle. L'augmentation des tarifs – comme solution immédiate – risque d'entraîner des conséquences négatives, notamment l'exclusion de certains secteurs de la population. Historiquement, les villes ont tendance à éviter ce type de dynamique.

En général, lors (1) de la définition du nouveau rôle pour chaque mode, (2) du type de véhicule, (3) du modèle financier, et (4) du cadre réglementaire des services artisanaux, l'AMUGA devra définir le degré d'intervention des pouvoirs publics. Il revient aussi à l'AMUGA de faire un compromis entre trois objectifs qui peuvent ne pas être entièrement alignés : le caractère abordable pour l'utilisateur, la viabilité budgétaire et la densité de l'offre. Habituellement, le compromis consiste à donner la priorité à deux objectifs au détriment d'un troisième. Par exemple, des coûts d'exploitation plus élevés sans subventions se traduiront par des tarifs plus élevés et une accessibilité moindre (dans ce cas, la viabilité budgétaire et la densité de l'offre sont prioritaires par rapport à l'accessibilité du système). D'autre part, l'adoption d'un tarif abordable se traduira par une baisse des recettes et, en fin de compte, par une réduction du niveau de l'offre (priorité donnée à l'abordabilité et à la viabilité budgétaire au détriment de la densité de l'offre), à moins que le gouvernement ne décide de subventionner pour maintenir le niveau de l'offre (priorité donnée à l'abordabilité et à la densité de l'offre au détriment de la viabilité budgétaire).

#### Recommandation 4 pour le transport artisanal: Analyser les perspectives de coopération aux arrêts, aux stations et aux terminus du système de transport en commun.

Un élément complémentaire d'une réforme du transport artisanal à Abidjan doit s'intéresser à la **gestion des arrêts, stations et terminus**. Dans le cadre du programme de restructuration et de la définition de pôles multimodaux (projets en cours), les infrastructures devront être adaptées pour garantir une vision multimodale de l'offre.

Pour créer des environnements où les transferts depuis ou vers les modes de transport de masse depuis ou vers les modes artisanaux sont possibles, il faut intégrer les infrastructures à deux niveaux. Tout d'abord, dans les gares principales, les modes artisanaux doivent disposer de zones de débarquement ou d'embarquement pour les passagers qui recherchent une connectivité secondaire et/ou de dernier kilomètre. Ensuite, dans les terminus des modes artisanaux, où les opérateurs peuvent stocker leurs véhicules lorsque, à tout moment opérationnel, ils attendent leur tour pour exploiter une ligne de transport en commun.

Les premières discussions sur ce sujet sont en cours ; elles relèvent de la responsabilité de l'AMUGA. En outre, le projet des pôles multimodaux devrait fournir des indications sur la manière de gérer ce sujet.

### Recommandation 5 pour le transport artisanal : Générer des informations en temps réel sur le système.

Une fois que le réseau de transport public sera stabilisé s'appuyant sur l'introduction des projets de BRT et de Métro, il est recommandé d'utiliser les données collectées lors des efforts de cartographie pour **générer des informations sur le système en temps réel** qui indiqueraient les horaires et des trajets plus adaptés pour les usager·ère·s. Cette recommandation dépend directement de l'avancement du processus de réforme.

Les systèmes d'information sont particulièrement utiles lorsque les déplacements sont de nature complexe et nécessitent des transferts entre les modes. Avec l'ouverture future des systèmes de Métro et de BRT, plusieurs passager·ère·s dépendront des déplacements intermodaux, combinant souvent des modes capacitaires avec des alternatives plus locales ou secondaires. De plus, la restructuration du réseau à venir modifiera les habitudes des usager·ère·s actuelles, ce qui nécessitera une information suffisante pour éviter les blocages ou les sentiments de frustration.

Cette recommandation peut être mise en œuvre en deux phases distinctes. Dans un premier temps, l'étape initiale s'appuierait sur les données produites et recueillies par les systèmes Metro, BRT et le réseau de la SOTRA et les compléterait par des informations théoriques provenant du secteur artisanal. Entre les deux phases, il sera nécessaire d'encourager les opérateurs de transport artisanal à équiper leurs véhicules des outils nécessaires à la production de données (c'est-à-dire le suivi et l'identification par GPS). Dans un deuxième temps, les véhicules du transport artisanal complèteraient les informations du Metro, du BRT et du réseau SOTRA avec des informations plus précises provenant des véhicules nouvellement équipés. Cette dernière étape devrait probablement être réalisée en fonction de l'avancement des efforts de renouvellement du parc.

## Autres recommandations sortant du cadre de ce projet

Au cours du processus d'élaboration des recommandations, les discussions ont porté sur plusieurs sujets ne relevant pas du champ d'application direct de cette assistance technique. Il était tout de même important de garder une trace de certains éléments. Ceux-là sont présentés ci-dessous et pourraient faire l'objet, a posteriori, d'une analyse plus approfondie.

- Soutenir les programmes/cursus universitaires existants et futurs axés sur la planification urbaine, la planification des transports et la planification de la mobilité. Toutes les villes devraient répertorier les programmes existants dans leur ville ou pays afin d'identifier de nouveaux collaborateur·rice·s et de créer des liens plus directs entre les institutions et les universités.

- Développer une communauté de pratique entre les villes africaines engagées dans un processus de réforme, très probablement sous l'égide de MobiliseYourCity.
- Produire une série d'études de cas sur la réforme du transport artisanal, comprenant des cas réussis et d'autres moins réussis et les enseignements que l'on peut en tirer de chacun.
- Proposer des voyages d'étude aux opérateurs de transport artisanal pour qu'ils visitent d'autres villes et apprennent des opérateurs de ces villes quels sont les avantages de la réforme.

## Conclusions et perspectives d'avenir

Il est, à ce stade, trop tôt pour définir les priorités ; néanmoins, la question de la sécurisation du financement de l'AMUGA et de ses activités semble être l'une des priorités les plus pressante, de même que l'assistance technique visant à identifier le type de contrat le plus pertinent.

La mise en œuvre des recommandations n'est pas facile. Elle dépend fortement d'un grand nombre d'éléments, mais surtout de la façon dont l'AMUGA évoluera et montera en puissance. Sur le court-moyen terme, l'AMUGA sera en mesure d'identifier les obstacles dans le processus de réforme qui peuvent être partagés avec les bailleurs de fonds, les autres villes et les parties prenantes locales. La création de ce type de transparence dépasse le cadre de ce document, mais il s'agit d'une activité très prometteuse pour Abidjan et les villes qui entreprendront des processus de réforme dans les années à venir.

L'image suivante propose une première interprétation de la manière dont les deux ensembles de recommandations interagissent entre eux.

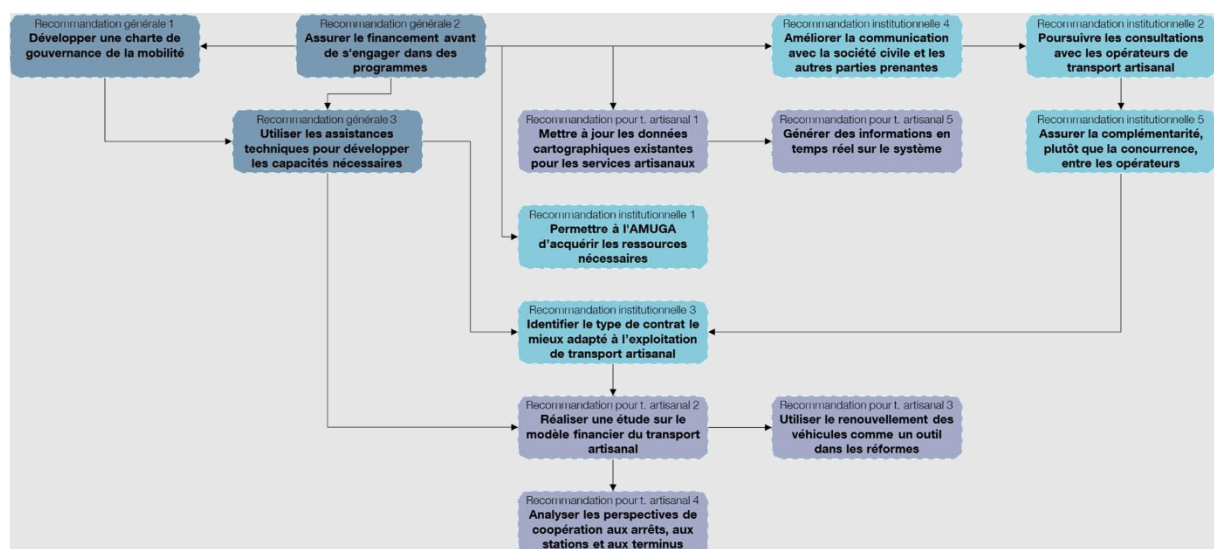


Figure 3: Interprétation proposée de l'interaction entre recommandations