RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

AFD
AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT

FFEM
FONDS FRANÇAIS POUR L'ENVIRONNEMENT MONDIAL

6 RECOMMANDATIONS

POUR AGIR EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DU CLIMAT DANS LES VILLES AFRICAINES

ISSUES DE LA CAPITALISATION DE 6 PLANS DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE « MOBILISEYOURCITY » À DAKAR, DOUALA, YAOUNDÉ, DIRE DAWA, BOUAKÉ ET ANTANANARIVO

© CETUD

INNOVER | EXPÉRIMENTER | PARTAGER

Les villes africaines connaissent une urbanisation rapide et une croissance démographique soutenue. Ces transformations entraînent une forte augmentation des déplacements, générant congestion, insécurité routière et pollution.

Face à ces défis, améliorer les systèmes de mobilité urbaine est une nécessité.

Les 6 recommandations à retrouver dans ce document

> Considérer l'élaboration du PMUD comme une démarche avant d'être une étude

> Consolider le portage et l'animation de la maîtrise d'ouvrage

> Rendre plus visible la parole des citoyens pour les décideurs

> Mettre le piéton au cœur de l'espace public

> Aménager des voies urbaines vertes et apaisées : l'opportunité d'agir en faveur des modes actifs et du climat

> Mobiliser et optimiser les financements en maximisant l'impact social et climat

CONTEXTE

Plusieurs métropoles africaines ont élaboré leur plan de mobilité urbaine durable (PMUD), avec le soutien du FFEM au travers du partenariat MobiliseYourCity[1].

Pour élaborer ce cadre stratégique et le faire vivre, les villes africaines doivent faire face à plusieurs contraintes : gouvernance faible, manque de pilotage politique stratégique, peu de capacités de financement, déficit de ressources humaines, absence de suivi des PMUD, etc.

Les enseignements tirés de six PMUD réalisés à Douala, Yaoundé, Dakar, Bouaké, Dire Dawa et Antananarivo ont permis d'identifier 6 recommandations, facilitant l'opérationnalisation des actions issues de PMUD, en particulier sur les volets « modes actifs » et « atténuation du changement climatique ».

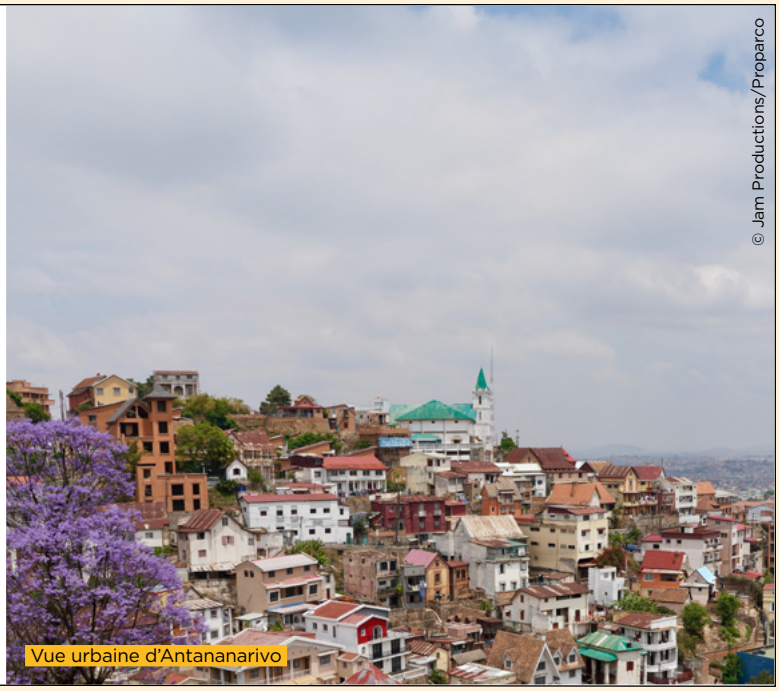
[1] Le partenariat MobiliseYourCity est un partenariat international majeur, lancé lors de la COP21 à Paris, afin de promouvoir la planification de la mobilité urbaine durable, le développement des politiques ainsi que l'augmentation des investissements dans le transport durable au sein des économies émergentes et en développement.

Mobilise Your City

01

Considérer l'élaboration du PMUD comme une démarche avant d'être une étude

Remettre au centre du débat une vision « politique » de la ville pendant l'élaboration du PMUD est un facteur clé pour faciliter sa mise en œuvre. Or, une attente trop forte de la maîtrise d'ouvrage sur le rôle du maître d'œuvre est souvent observée. Le portage de la démarche PMUD par les collectivités publiques présentes localement est crucial pour définir une stratégie partagée et durable. Cela implique d'associer, au-delà des représentants institutionnels et artisanaux des transports, les acteurs de l'urbanisme, du développement économique et de la société civile. Mais aussi de travailler sur des scénarios stratégiques plutôt que techniques dans un premier temps et enfin, de fédérer les parties prenantes autour d'une feuille de route partagée.

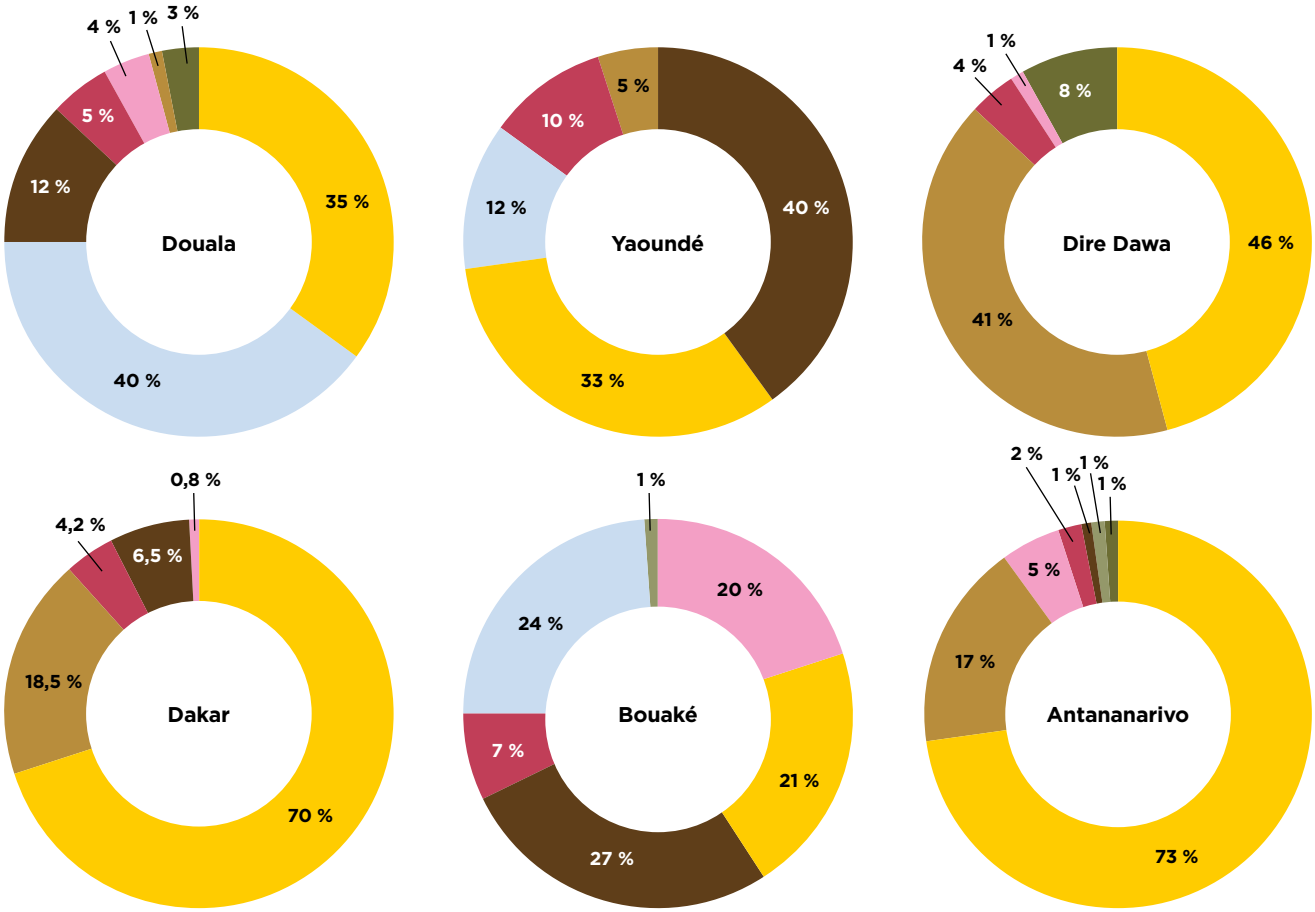


© Jam Productions/Proparco

Vue urbaine d'Antananarivo

Répartition des parts modales dans les différentes villes

La marche continue de s'imposer comme le mode de transport dominant.



Légende

- Marche
- Vélo
- Motos privées
- Voitures privées
- Motos-taxis
- Taxis
- Transports publics
- Autres (tricycles, etc.)

02

Consolider le portage et l'animation de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage doit être un interlocuteur fort et fédérateur, idéalement une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), telle que le Conseil exécutif des transports urbains durables (CETUD) à Dakar, dont les prérogatives permettent de coordonner les relations avec l'ensemble des autres acteurs sur le long terme.

Il est important de prévoir une sensibilisation et des formations en amont, ainsi qu'une assistance à la maîtrise d'ouvrage. Il est également nécessaire d'adapter le cahier des charges des PMUD pour simplifier la partie étude en fonction de la maturité de la maîtrise d'ouvrage sur la mobilité urbaine. Il convient de mettre en place un suivi simple mais régulier de la mise en œuvre et de l'évaluation du PMUD.

Forum de la mobilité urbaine à Antananarivo

© CODATU

© SYSTRA

Groupe de discussion sur les modes actifs à Dire Dawa

03

Rendre plus visible la parole des citoyens pour les décideurs

Les éléments issus des concertations citoyennes gagnent à être fortement valorisés auprès des décideurs afin de souligner l'impact potentiel majeur des actions favorables aux modes actifs et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Lors de la phase de mise en œuvre, il est important de poursuivre le dialogue avec les associations de promotion des modes actifs, de sécurité routière ainsi qu'avec les riverains, afin d'assurer l'efficacité et l'acceptation des aménagements mis en œuvre. Ces soutiens sont précieux pour le développement d'une culture « mobilité active », *via* l'organisation de journées sans voiture (comme à Douala et à Antananarivo) ou la mise en place d'aménagements légers permettant de tester un nouveau partage de la voirie, comme à Yaoundé.

04

Mettre le piéton au cœur de l'espace public

L'élaboration des PMUD met en lumière la prédominance de la marche pour se déplacer dans de nombreuses villes africaines. Longtemps ignorés par les politiques de mobilité, les piétons doivent désormais devenir une priorité. Comment ? En ciblant les zones où les flux piétons sont déjà denses, notamment dans les cœurs de ville, les abords des écoles (comme à Bouaké), des marchés et des arrêts de transports collectifs, afin de sécuriser les pratiques et d'améliorer le confort d'usage. Ces aménagements peuvent être légers et peu coûteux (mobilier urbain, bordures, peinture au sol).

Certains aménagements doivent être systématisés, comme les traversées piétonnes sécurisées et les trottoirs accessibles et continus, ainsi que des aménagements spécifiques permettant de réduire les coupures urbaines et la vulnérabilité aux effets du changement climatique. À Antananarivo, l'aménagement de passerelles piétonnes pour franchir les bas-fonds a ainsi eu un grand impact pour un coût modéré. Il est également crucial de prendre en compte les besoins des usagers les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite.

© BRT/ITDP Africa

Espaces publics aménagés et vivants à Dakar

05

© CETUD

Voie urbaine du BRT intégrant modes actifs et végétalisations à Dakar

Aménager des voies urbaines vertes et apaisées : l'opportunité d'agir en faveur des modes actifs et du climat

L'aménagement de voies urbaines et d'infrastructures de transport programmées dans les PMUD doit améliorer la sécurité et le confort des modes actifs, en concevant des traversées sécurisées, des trottoirs larges, éclairés et ombragés, des aménagements cyclables, ainsi qu'en organisant les autres usages de la rue (activités marchandes, stationnement, points d'arrêt du transport artisanal, etc.). L'aménagement du réseau de transport BRT à Dakar a montré qu'il est possible de combiner infrastructures de transport collectif et dispositifs favorisant à la fois les modes actifs et la résilience climatique.

La mobilisation des trames vertes et bleues, et plus globalement des solutions fondées sur la nature (SfN), apporte une réponse concrète au double défi de l'adaptation au changement climatique (lutte contre les inondations, îlots de chaleur en ville, robustesse, etc.) et des aménagements attractifs pour les habitants. Il s'agit de faire le lien avec les schémas d'aménagement et d'urbanisme pour intégrer ces notions dans les PMUD.

Enfin, garantir l'appropriation et le respect des nouveaux aménagements est crucial afin que les emprises réservées aux piétons et aux cyclistes restent libres.

06

Mobiliser et optimiser les financements en maximisant l'impact social et climat

L'opérationnalisation des PMUD contribue efficacement à l'atténuation du changement climatique, aux plans d'action climat locaux et aux CDN[2]. Dans des contextes où les ressources propres sont très contraintes, l'accès à la finance climat est un levier clé pour opérationnaliser les actions d'un PMUD, notamment celles ayant le plus fort impact en termes de décarbonation, telles que l'électrification des transports collectifs, institutionnels comme artisanaux. Valoriser l'impact des actions en termes de réduction des GES auprès des bailleurs facilite l'obtention de financements pour mettre en œuvre les actions. Il est toutefois impératif d'adopter des plans d'action réalistes, adaptés aux capacités locales.

© ARIEL NATHAN ADA MBITA

Potentiel végétal et d'emprises disponibles pour un nouveau partage de la voirie à Yaoundé

[2] CDN : contributions déterminées au niveau national. Elles correspondent aux efforts déployés par chaque pays pour réduire ses émissions nationales et s'adapter aux effets du changement climatique.

Et demain ?

Les retours d'expérience de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces six plans de mobilité urbaine durable (PMUD) en Afrique, bien que divers dans leurs contextes, ont permis de tirer des enseignements sur les conditions de réussite, les leviers mobilisables et les freins à surmonter pour améliorer et décarboner la mobilité urbaine, en tenant particulièrement compte des modes actifs.

Améliorer la sécurité et le confort de la marche – principal mode de déplacement – demeure central. Le vélo est une alternative accessible, qu'il convient de soutenir, au risque d'être progressivement supplanté par des modes motorisés plus polluants et dangereux. Sécuriser l'usage du vélo permet d'offrir une alternative majeure et peu coûteuse, particulièrement pour les « longs marcheurs ».

De nouveaux enjeux émergent : électrification des flottes de transports institutionnels et artisanaux, innovations numériques, intelligence artificielle ; autant d'opportunités pour décarboner les mobilités et en améliorer l'usage. Mais ces transitions ne prendront sens que si l'espace public pour les accueillir répond déjà au double défi de robustesse des aménagements face au changement climatique d'une part et d'attractivité pour les modes actifs d'autre part, pour une meilleure qualité de vie en ville.

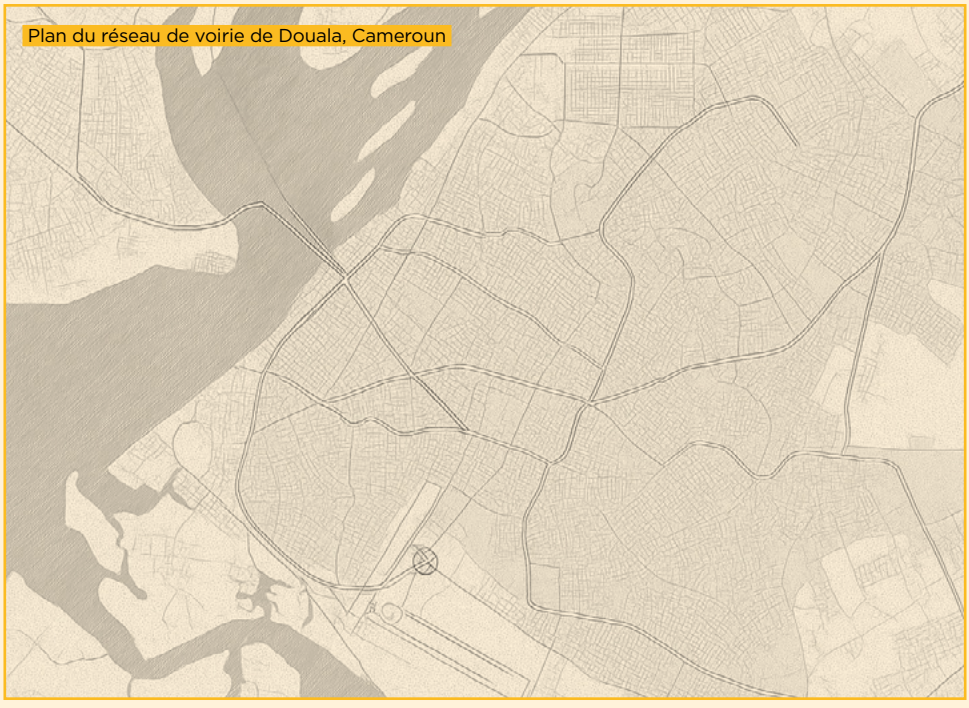
Le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM) finance des projets innovants en faveur de l'environnement dans les pays en développement. Il soutient des initiatives à même de générer localement des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques. Créé en 1994 par le gouvernement français à la suite du premier Sommet de la Terre, il a déjà permis de soutenir plus de 420 projets dans plus de 120 pays, dont les deux tiers en Afrique.

Les projets soutenus par le FFEM ont pour but de préserver la biodiversité, le climat, les eaux internationales, les terres, la couche d'ozone, et de lutter contre les pollutions chimiques.

Le FFEM tire des enseignements de ces projets-pilotes pour que les solutions les plus efficaces puissent être déployées dans d'autres lieux ou à plus grande échelle.

Le FFEM travaille en partenariat avec des acteurs des pays du Sud comme du Nord, publics ou privés – ONG, collectivités et communautés locales, établissements publics, entreprises –, et avec d'autres bailleurs et organisations internationales.

Les projets qu'il finance sont également soutenus par les ministères membres de son comité de pilotage ou par l'Agence française de développement (AFD).



Plan du réseau de voirie de Douala, Cameroun

Recommandations réalisées avec l'appui de

Codatu

Rédaction : CODATU/FFEM/AFD. Conception graphique : becrideas. Novembre 2025.