

Mobilité durable et égalité (1/2) : Comprendre les inégalités et le droit à la mobilité

3 février 2026



- Webinaire développé par



Bailleurs de fonds



En collaboration avec:



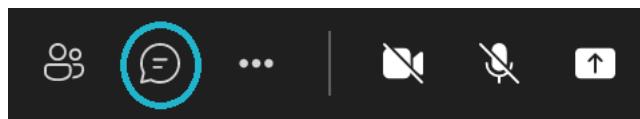
Learn more about the MobiliseYourCity Partnership and our replicable training offers:
<https://www.mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-training-materials-catalogue>



Quelques notes générales sur la session



Assurez-vous que votre micro et votre caméra sont bien désactivés



Cette réunion sera enregistrée. Vous n'apparaîtrez pas dans l'enregistrement si votre caméra est désactivée



Posez vos questios dans de chat, nous les reprendrons dans les questions-réponses à la fin de la session



Merci de bien vouloir compléter le questionnaire de satisfaction à la fin de la session

Série de webinars: Mobilité durable et égalité

3 février

Mobilité durable et égalité (1/2) :

Comprendre les inégalités et le droit à la mobilité

MobiliseYourCity
Mastering Mobility Series



Diana
Ardila
Luengas



Charlène
Kouassi



Hermine
Mbogning



Johanne
Collet

Mobilise
Your City

5 février

Mobilité durable et égalité (2/2) : De la théorie à la pratique avec les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUDs)

MobiliseYourCity
Mastering Mobility Series



Diana
Ardila
Luengas



Fatimetou
Boukhareiss



Johanne
Collet

Mobilise
Your City

Objectifs d'apprentissage

1. Identifier les principales raisons pour lesquelles **certains projets de mobilité n'atteignent pas leurs objectifs**, en mettant en évidence les angles morts des approches classiques de planification.
2. Comprendre **l'importance des pratiques quotidiennes de déplacement** (motifs, contraintes temporelles, perceptions de la sécurité, accessibilité) dans l'usage et l'acceptation des systèmes de transport.
3. Reconnaître le **rôle des inégalités sociales, économiques et territoriales** dans les comportements de mobilité et leurs effets sur la performance des projets.

Contenu

1. Accueil et règles de la session
2. Activité d'ouverture
3. Comprendre les écarts entre planification et pratiques de mobilité
4. Études de cas -
 1. Movin'ON Africa
 2. Le cas de Cameroun
5. Conclusion et messages clés

Intervenantes



Johanne Collet
Sécretariat
MobiliseYourCity -
Modératrice



Diana Ardila Luengas
Experte en mobilité
urbaine durable et
genre



Charlène Kouassi
Directrice
Movin'On Africa



Hermine Mbogning
Conseillère Technique
GIZ Cameroun

Selon votre expérience, quelle est la principale raison pour laquelle un projet de mobilité n'atteint pas les résultats attendus ?

Chat Teams



Comprendre les écarts entre planification et pratiques de mobilité

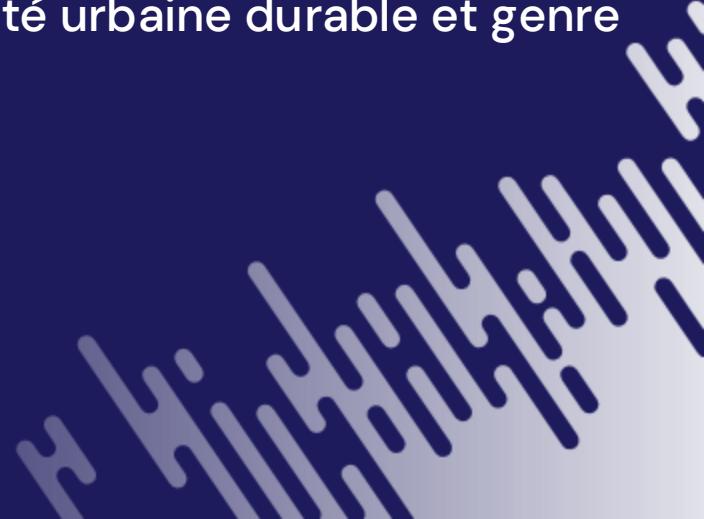
Hypothèses de planification vs réalités
quotidiennes

Contraintes qui structurent les choix de
mobilité

Des pratiques de mobilité différencierées

Quand les écarts se traduisent en échecs
opérationnels

Diana Ardila Luengas
Experte en mobilité urbaine durable et genre



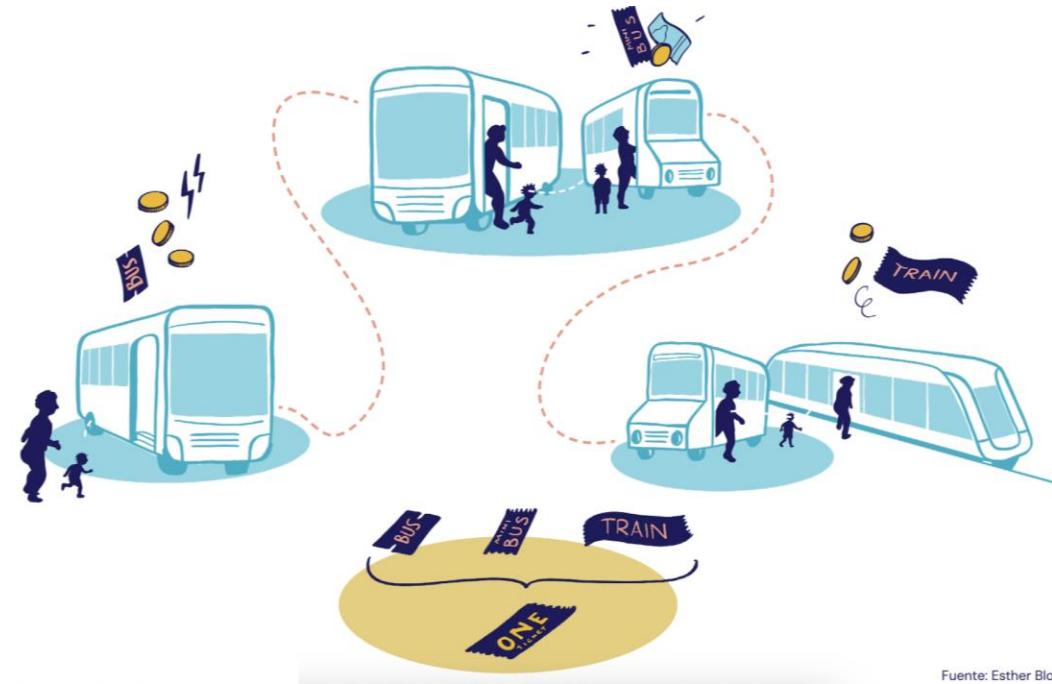
Hypothèses de planification vs réalités quotidiennes

Hypothèses fréquentes

- Usager « moyen »
- Déplacements pendulaires simples (domicile-travail)
- Disponibilité temporelle homogène
- Choix rationnels basés sur le coût/temps

Réalités observées

- Usagers multiples et situés
- Déplacements chaînés (travail, soins, école, achats)
- Contraintes horaires fortes
- Choix sous contrainte (sécurité, normes sociales, care)
-



Fuente: Esther Blodau

Les projets échouent rarement par erreur technique, mais souvent par erreur d'hypothèse.



Contraintes qui structurent les choix de mobilité

- Sociales : normes de genre, perception de l'insécurité
- Économiques : coût cumulé, informalité, revenus instables
- Spatiales : éloignement des services, discontinuités des réseaux
- Temporelles : horaires scolaires, travail précaire, charge de care.

Des pratiques de mobilité différenciées

- **Âge**

- Mobilités de proximité
- Dépendance aux infrastructures continues
- Contraintes physiques variables

- **Genre**

- Déplacements chaînés
- Sensibilité à la sécurité
- Mobilités du care

- **Situation socio-économique**

- Arbitrages coût-temps-sécurité
- Multi-modalité contrainte
- Dépendance au transport informel

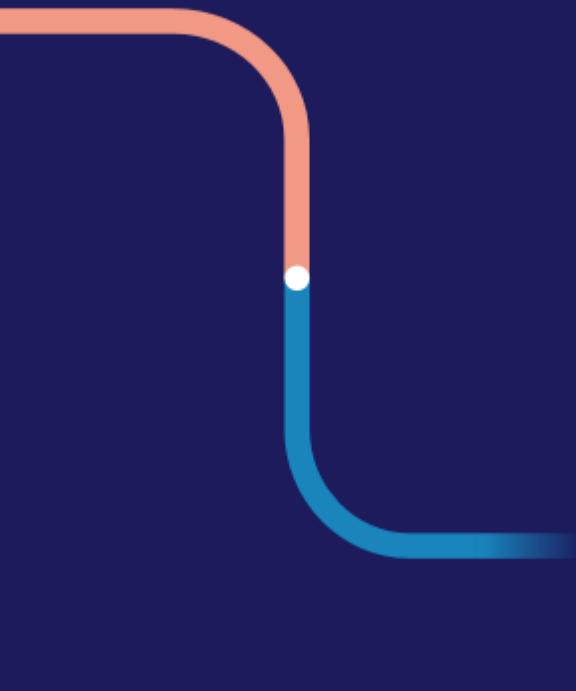
Les pratiques reflètent des contraintes structurelles, pas des préférences individuelles.



Quand les écarts se traduisent en échecs opérationnels



- Fréquentation
 - Sous-utilisation des infrastructures
 - Publics cibles non atteints
- Sécurité
 - Exposition accrue à l'insécurité
 - Contournement des équipements
- Accessibilité
 - Exclusion indirecte de certains groupes
 - Renforcement des inégalités existantes



Charlène Kouassi

Movin'On Africa





Hermine Mbogning
GIZ Cameroun – MoVe Yaoundé





MoVe YAOUNDÉ MOBILITÉ VERTE

Financée par:



the European Union



Une initiative

#TEAMEUROPE



Communauté Urbaine de Yaoundé

Mise en œuvre par:





MoVe fait partie de l'initiative pour une mobilité urbaine transformatrice (TUMI)



Une **initiative de mise en œuvre mondiale** soutenant les responsables des villes des pays en développement et émergents dans la transformation vers une mobilité urbaine durable.



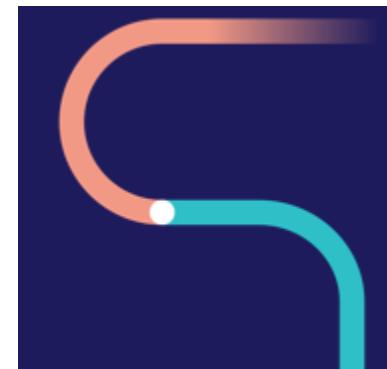
Intervention areas



Guidance on urban mobility data



Operationalization of feminist development cooperation and global network for women and inclusion in the transport sector



Secretariat

Collaborating and strategizing with TUMI Partners

TUE Mobility – Costa Rica

EU-Cofinancing in Costa Rica as contribution to a just transition in transport



Sustainable mobility planning through technical support, capacity development, advocacy, and engagement with donor organisations

Upcoming Mobilise MENA RIDE



Mobilite Verté (MoVe) Yaoundé

EU-Cofinancing in Cameroon as contribution to a just transition in transport

#MobilizeMinds

Knowledge transfer and sharing through digital and in-person training formats for a globally just transition in transport

Mobilité Verte / MoVe Yaoundé

VISION

Faire de Yaoundé un phare de la transformation de la mobilité urbaine

CHAMP D'ACTION 1 : Corridors verts et réaménagement du centre-ville de Yaoundé

MoVe transformera le centre-ville pour le rendre plus sûr, plus accessible et plus confortable.



Démonstration de solutions rentables, réplicables et facilement réalisables pour une mobilité durable à Yaoundé,

Objectifs

Amélioration de la qualité des déplacements pour les citoyens et la professionnalisation des services de transport en commun.

CHAMP D'ACTION 2 : Des systèmes de transport artisanal et de mobilité flexible de haute qualité

- **La modernisation de la flotte** de transport adapté afin d'améliorer la sécurité, la fiabilité, le confort et la performance environnementale,
- **La professionnalisation** : Améliorer des conditions de travail des professionnels du transport artisanal. Et la qualité du service offert aux usagers



PROBLEMATIQUE

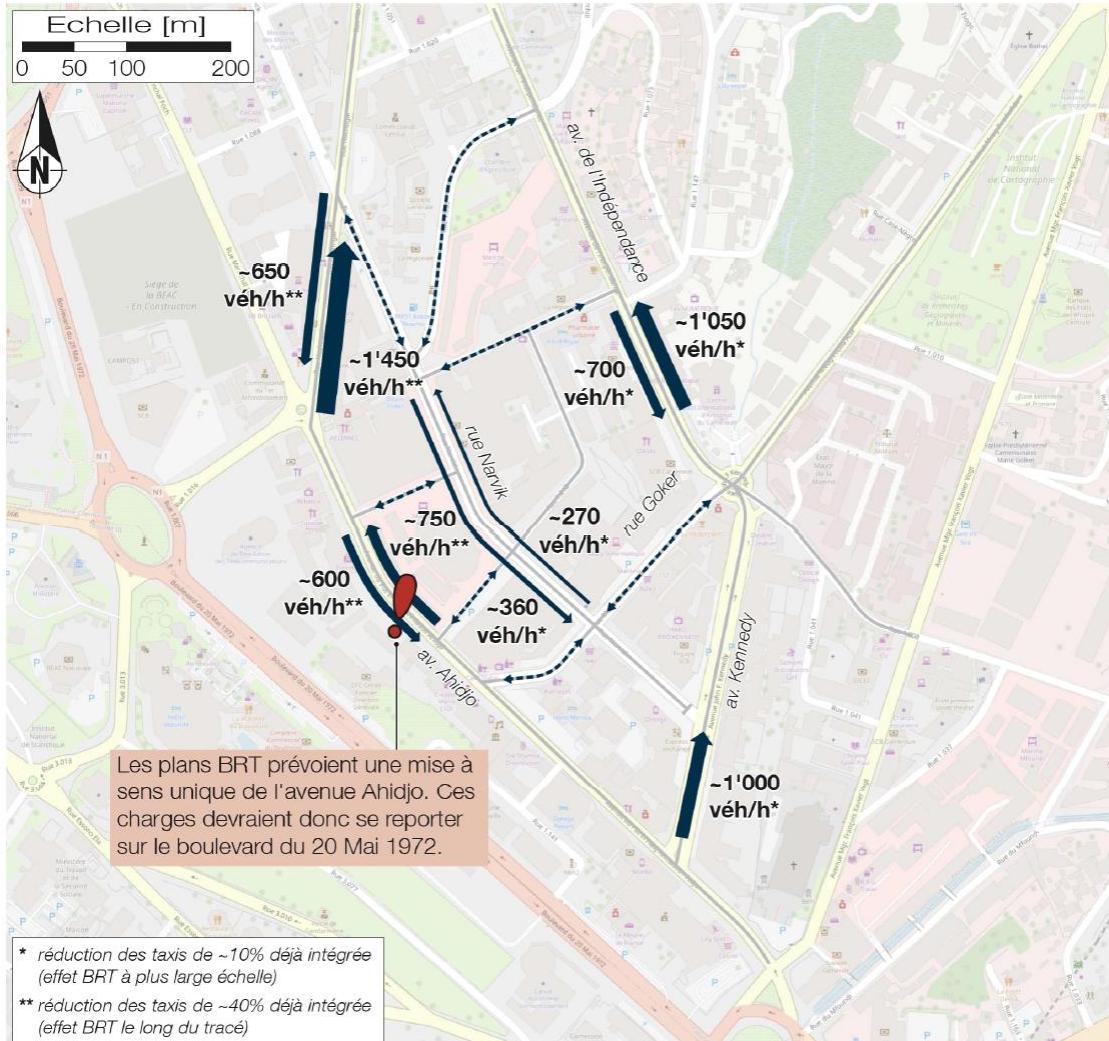
- La mobilité des femmes est façonnée par des responsabilités de soins et des préoccupations de sécurité.
- Les femmes, les enfants, les personnes avec handicap physique n'ont pas le même sentiment de sécurité en se déplaçant que les autres personnes; ce qui influence le choix du mode déplacement
- Le plan de mobilité urbaine soutenable de la ville de Yaoundé n'a pas mis un accent particulier sur les questions du genre dans le transport à Yaoundé.
- Les infrastructures de transport ne sont pas toujours adaptées et accessibles par tous et par toute..



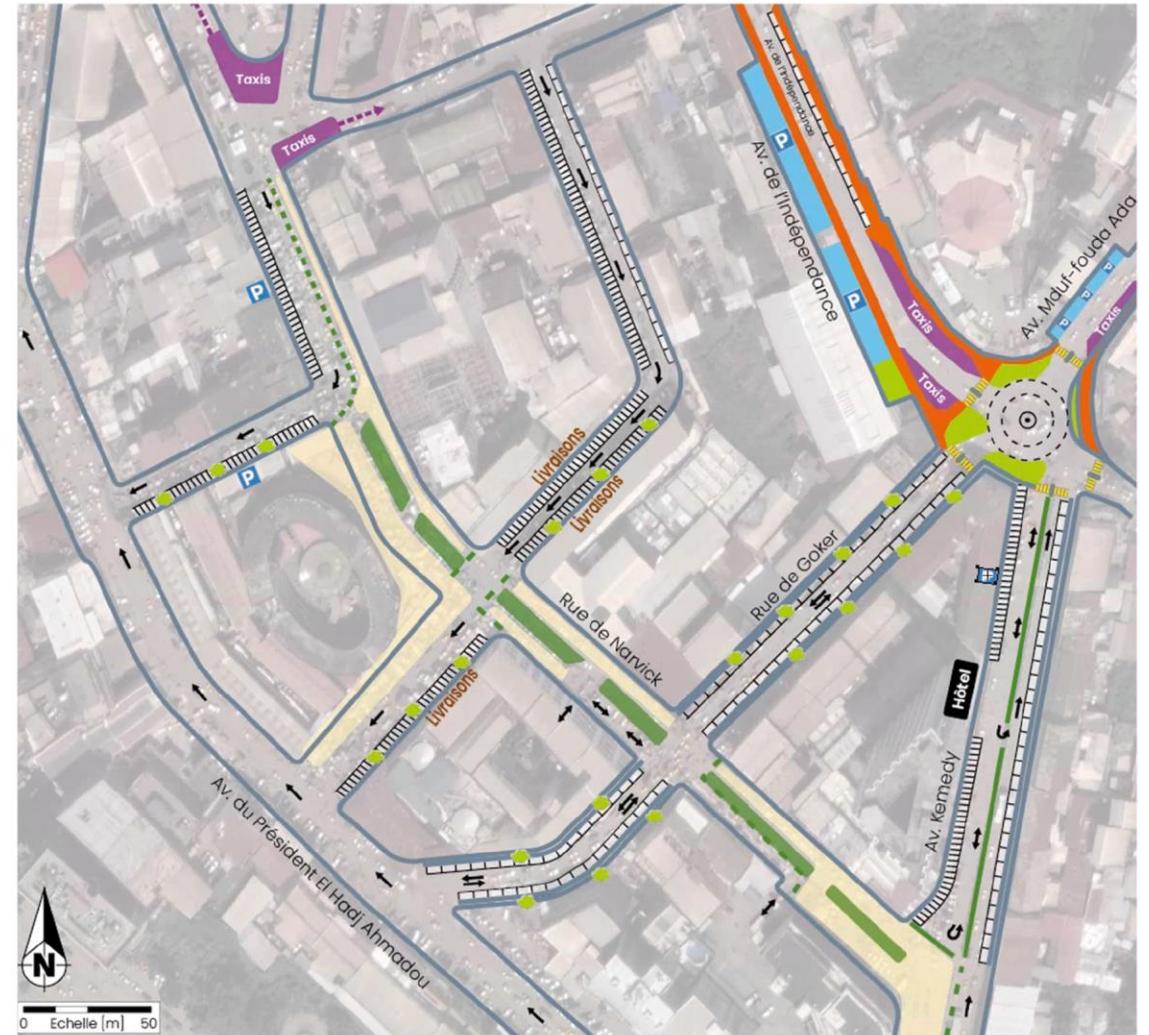
CA1 Corridor Vert : Progrès réalisés



CA1: Corridors verts : Concept de Mobilité



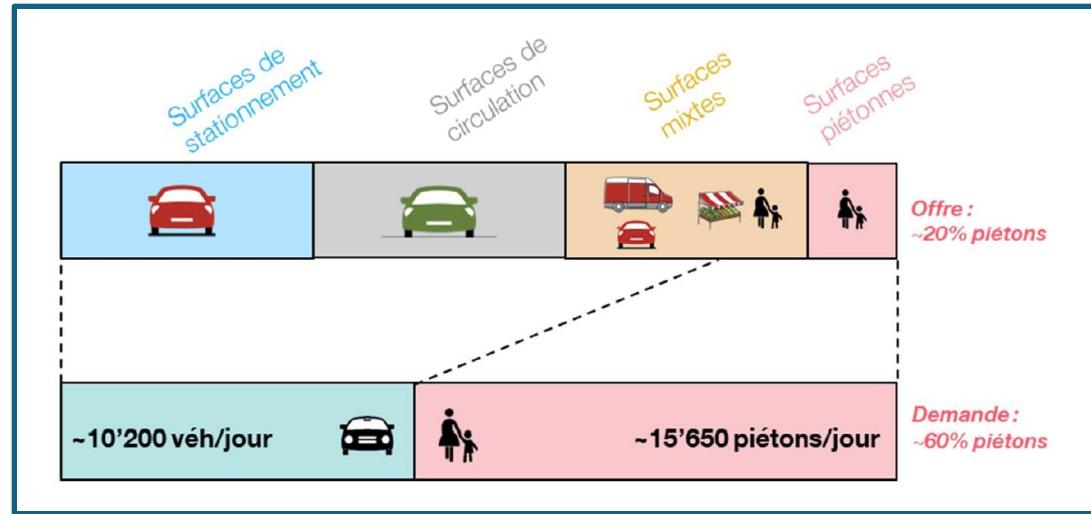
Etat de référence future en matière de trafic avec le BRT Yaoundé



Plan d'aménagement « global » dans l'hypercentre de Yaoundé

CA1: Corridors verts : Concept de Mobilité

Répondre à la réalité : Bilan provisoire



Verdissement

Environ 1'000 m² de surfaces vertes créées.

Mix de plantations et d'urbanisme tactique

Vendeur de rue

Environ 1'000 m² de surface de ventes supplémentaires sur le domaine public*

*sans considérer les espaces déjà utilisés actuellement, de façon légale ou non sur les surfaces privées, donc entre les façades des bâtiments et les caniveaux / conduites

Mobilité douce

Des trottoirs et zones de déambulation pour les piétons sur les principaux axes (Narvik et Goker, en plus de Kennedy et Indépendance)

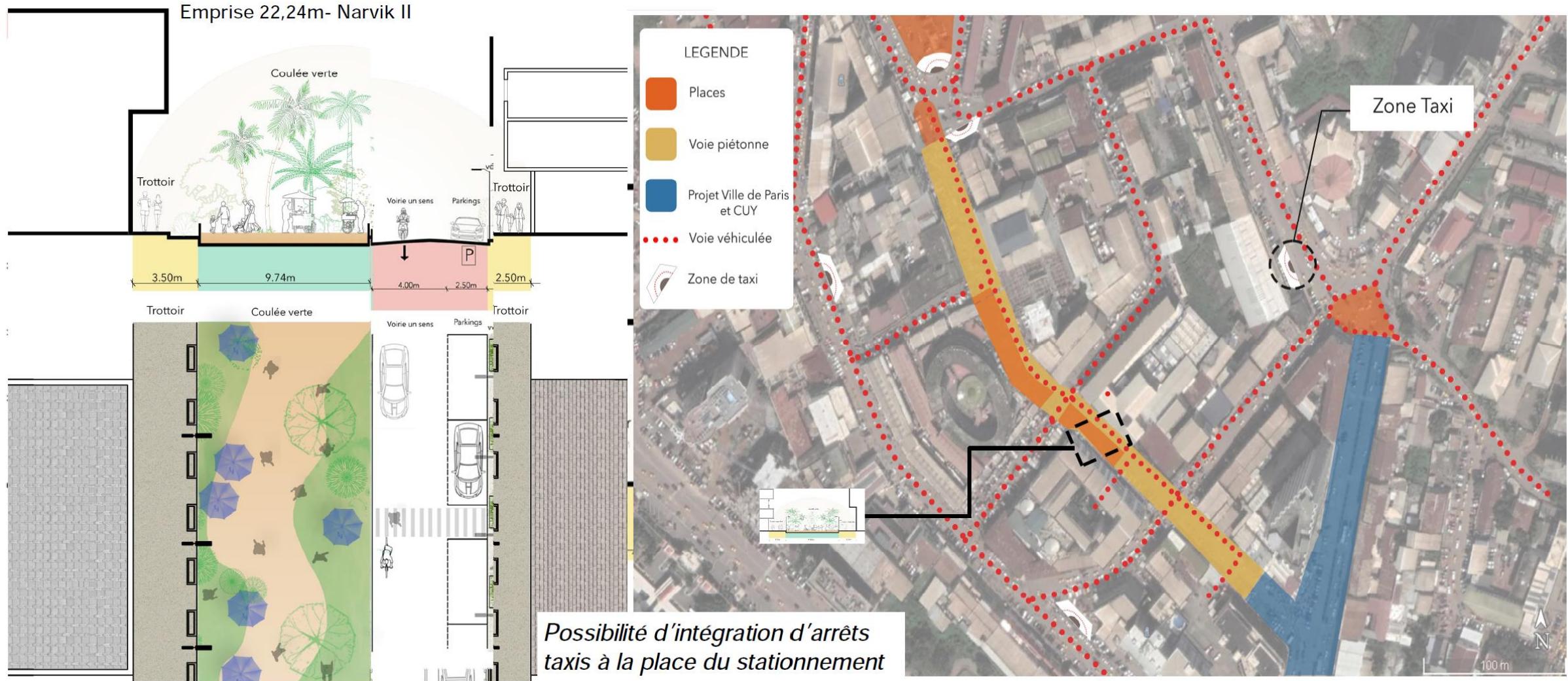
5 zones d'arrêts de taxis

Parking

300 à 350 places de stationnement en moins dans le secteur (environ 20% de la capacité actuelle).

Gestion des durées de stationnement et de la tarification à définir.

CA1: Corridors verts : Idées de réalisations



CA2-Transport Artisanal: Réalisations en date

1. Diagnostic des services actuels de taxis

- Etablir l'état des lieux du transport artisanal par taxis
- Recommandations sur les actions concrètes pour améliorer le transport par taxis

2. Recensement des taxis et des Chauffeurs acteurs du transport artisanal par Taxi a Yaoundé

- Enumérer les propriétaires, chauffeurs et les véhicules assurant des services de taxis dans Yaoundé
- Alimenter le rapport du diagnostic
- Evaluer les besoins pour la mise en place de la plateforme numérique d'enregistrement et de gestion des licences de taxi

3. Engagement des différents parties prenantes / acteurs du transport artisanal par Taxi a Yaoundé

- Visibilité du projet MoVe
- Conduire l'adhésion des acteurs à la réforme pour l'amélioration des services de transport urbain par taxi

CA2 : Résultats clés du diagnostic :

Caractéristiques sociologiques des acteurs

Une activité atomisée, peu digitalisée et menée en majorité par des salariés, souvent diplômés

- ❖ 50% des propriétaires enquêtés ont **2 a 4 véhicules**
- ❖ **26% sont des propriétaire-chauffeurs, 74% chauffeur non-propriétaires**
- ❖ La grande majorité des professionnels du secteur sont **âgés entre 35 et 44 ans**
- ❖ 82% ont fait des **études secondaires et supérieures**

Bases contractuelles

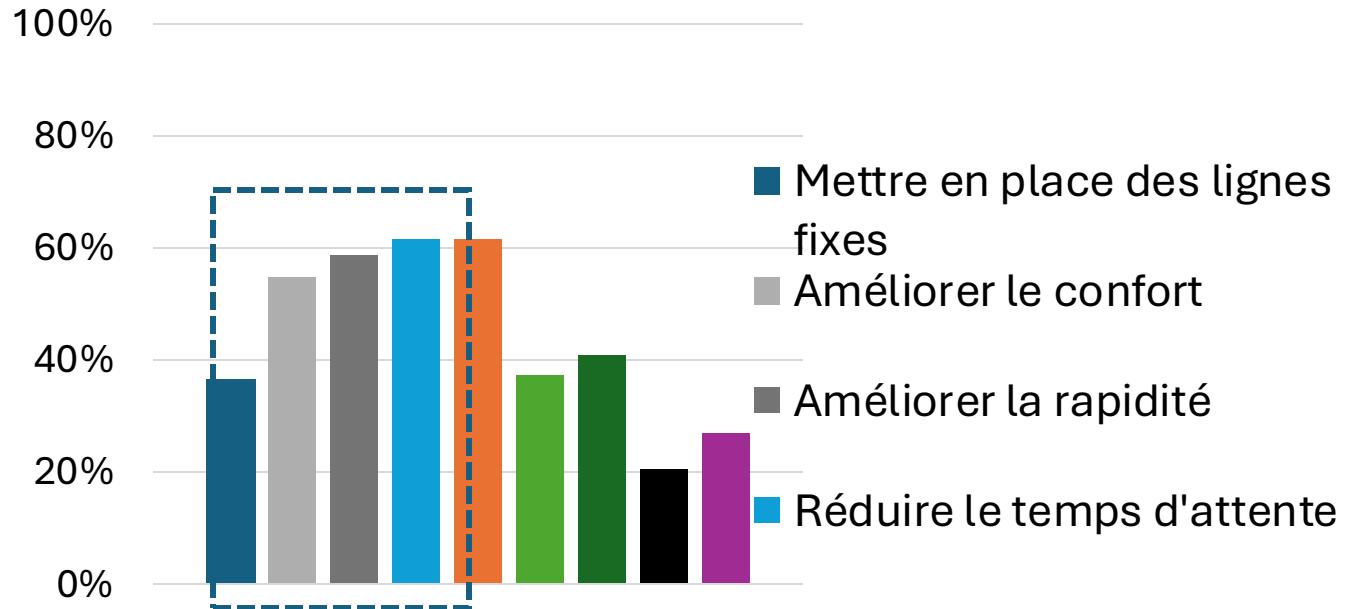
Des conditions de travail précaires

- ❖ **Amplitudes horaires très larges** : seul 3% des employés respectent les 8 heures de travail journalières
- ❖ **Aucun cadre formel**, les contrats sont verbaux
- ❖ **95% n'ont pas adhéré à la CNPS**
- ❖ **Pas de protection sociale complète**, pas d'avantages sociaux
- ❖ **Risque d'accident élevé**
- ❖ **Danger d'agressions, vols, etc**

CA2 : Résultats clés du diagnostic (Cont.)

Beaucoup d'attentes pour l'amélioration du service

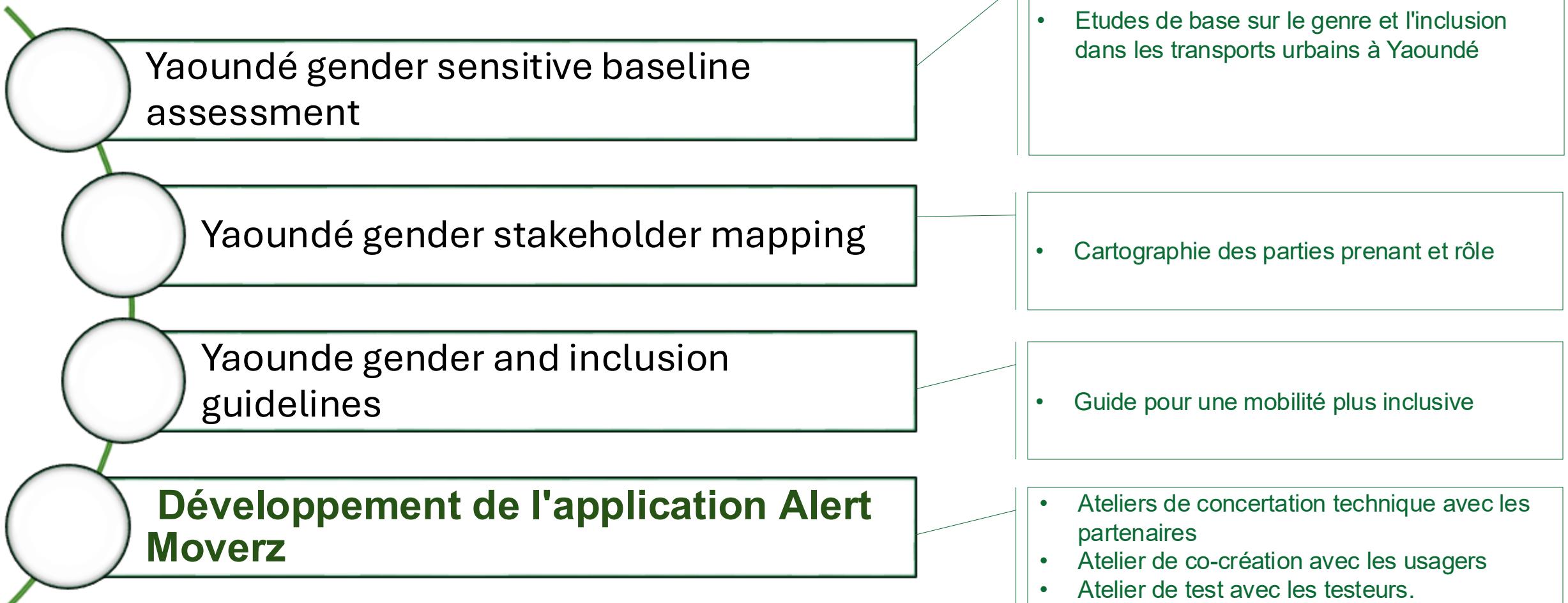
- ❖ La priorité : gagner en temps de trajet et réduire les tarifs
- ❖ Attentes qui rejoignent le constat sur l'évolution des conditions de services des dernières années, avec des temps d'attentes qui se sont allongés et des coûts encore plus



Top 5 des attentes :

- ❖ *Réduire les tarifs*
- ❖ *Réduire les temps d'attente*
- ❖ *Améliorer la rapidité*
- ❖ *Améliorer le confort*
- ❖ *Améliorer la sécurité*

CA Transversal: Genre et inclusion



Genre & Inclusion : Résultats clés

16 % des femmes sont victimes de harcèlement pendant leurs déplacements dans la ville de Yaoundé

- ❖ 67 % de ces femmes sont des piétons
- ❖ Aucune femme n'a signalé son incident
- ❖ Il n'existe pas de plateforme de signalement

De nombreux sentiers pédestres à Yaoundé sont soit inexistant, soit en mauvais état, ce qui rend la marche difficile, en particulier pour les personnes à mobilité réduite

- ❖ Sur 23,9 km de tronçons de route étudiés, seuls 2,1 km (8,8 %) de sentiers ont été classés comme étant en bon état.
- ❖ 9 km sont sans trottoir.

Le service est en majorité exploité par les hommes.

- ❖ Les femmes restent nettement sous-représentées dans les emplois liés aux transports (chaufeurs, propriétaire...)
- ❖ Une seule femme a été identifiée comme chauffeur de taxi Yango
- ❖ La représentation dans les rôles décisionnels des ministères et des organismes reste également limitée.
- ❖ il n'existe pas de mécanismes spécifiques pour soutenir leur entrée sur le marché du travail ou garantir une prestation de services tenant compte des sexospécificités.

CA2 : Activités en cours et à venir

1. Elaboration **d'un plan d'engagement des parties prenantes** pour une adhésion politique et publique durable;
 - Module & Matériel à utiliser dans les ateliers, forum, et formations des acteurs
 - Forum de lancement de la stratégie des parties prenantes (**Mars 2026**)
 - ❖ Formation des chauffeurs / Service de qualité envers les usagers :
 - Conduite sécuritaire
 - Conduite professionnelle
 - Exploitation optimale d'un véhicule
 - ❖ Sensibilisation des différents acteurs :
 - Adhésion à la réforme pour améliorer le service
 - Adoption des comportements sur des chauffeurs et des usagers
 - Inclusion du genre et personnes à mobilité réduite

CA2 : Activités en cours et à venir

2. Crédit et financement

- Réorganisation des associations existantes de transporteurs artisanaux
- Au moins Une coopérative agréée et opérationnelle a la fin du projet (**Avril 2027**)

A travers

- Atelier de sensibilisation continue (**1^{er} Atelier 17 septembre 2025 / 35 participants : Syndicats & Grands propriétaires**)
- Assistance technique – élaboration de statuts et accompagnement des acteurs,
- Formation à la mobilisation des fonds pour le fonctionnement de la coopérative et potentiellement pour le renouvellement de la flotte (de taxis à minibus)



CA2 : Activités en cours et à venir (Suite)

3. Conception et développement d'une plateforme digitale pour l'enregistrement et la gestion de licence de transport par taxi

- Conception et développement de la plateforme (***Octobre - Novembre 2025***)
- Lancement Officiel de la plateforme (***Mi Décembre 2025***)
- Campagne d'enregistrement (**Décembre 2025 – Mars 2026 – 20,000 Taxi enregistré**)
- Formation des futurs administrateurs et utilisateurs (CUY & CA)
- Transfert complet de propriété intellectuelle à la CUY (**Cérémonie officiel Mars 2026**)

CA2 : Activités en cours et à venir (Suite)

4. Développement d'un **Mécanisme d'alerte** contre le harcèlement sexuel dans le transport urbain à Yaoundé

- Développement de la Solution (Février – Juillet 2025)
- Atelier de Cocréation (Aout 2025)
- Test de l'Application octobre 2025
- Campagne de Communication (Février 2026)
- Lancement officiel (Mars 2026)



Alert Moverz

CA2 : RECOMMANDATION

- **Intégrer le genre dans les PMUS Pour une mobilité réellement inclusive dans la zone métropolitaine de Yaoundé.**
- **Institutionnaliser le genre : Ne plus en faire une activité annexe , mais un pilier de la planification (PMUD).**
- **Expertise locale : Valoriser les professionnels qui connaissent les codes sociaux du territoire.**
- **Continuité : La sécurité doit être pensée sur toute la chaîne du déplacement (du pas de la porte à la destination finale).**



#TEAMEUROPE

Co-funded by:



Implemented by:



**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

Contact

Baptiste Bobilier, Délégation EU Cameroun

Baptiste.Bobilier@eeas.europa.eu

Rigobert Kilu, GIZ Cameroon

rigobert.kilu@giz.de

Daniel Claude Ndo Tolo, AFD Camerooon

ndotolodc@afr.fr

Arnauld Philippe NDZANA, CUY

arnauldndzana@yahoo.fr

Questions et réponses

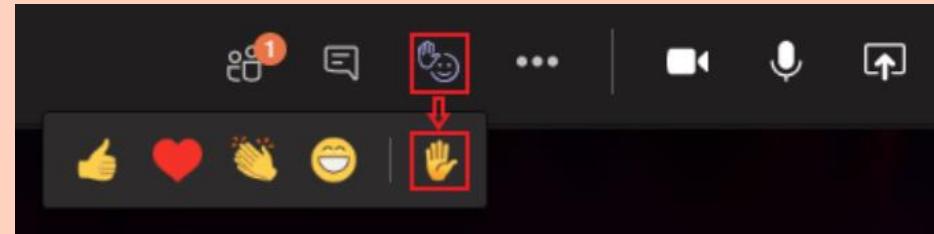
Chat

Publiez vos questions dans le chat.



Pour prendre la parole

Selectionnez « Afficher les réactions » dans les contrôles de la réunion, puis choisissez « Lever la main ».



Série de webinars: Mobilité durable et égalité

3 février

Mobilité durable et égalité (1/2) :

Comprendre les inégalités et le droit à la mobilité

MobiliseYourCity
Mastering Mobility Series



Diana
Ardila
Luengas



Charlène
Kouassi



Hermine
Mbognning



Johanne
Collet

Mobilise
Your City

5 février

Mobilité durable et égalité (2/2) : De la théorie à la pratique avec les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUDs)

MobiliseYourCity
Mastering Mobility Series



Diana
Ardila
Luengas



Fatimetou
Boukhreiss



Johanne
Collet

Mobilise
Your City

Merci pour votre attention