

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

5 février 2026



• Webinaire développé par



Bailleurs de fonds



En collaboration avec:



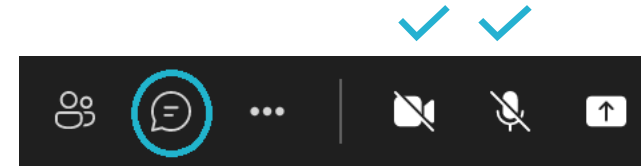
Learn more about the MobiliseYourCity Partnership and our replicable training offers:
<https://www.mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-training-materials-catalogue>



Quelques notes générales sur la session



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



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



Posez vos questions dans le 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 webinaires: 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

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

Objectifs d'apprentissage

1. Traduire les enseignements issus de **l'analyse des pratiques de mobilité** en choix concrets de planification, notamment dans le cadre des PMUD.
2. Identifier des points d'entrée opérationnels pour **mieux intégrer la diversité des personnes** sans modifier les mandats institutionnels existants.
3. Appliquer des outils et vérifications simples afin d'**améliorer la conception, la concertation et la priorisation des projets de mobilité**.

Contenu

1. Accueil et règles de la session
2. Rappel et transition depuis la session 1
3. Intégrer les pratiques de mobilité dans les PMUD : la Guide Thématique
4. Retour d'expérience – PMUD de Nouakchott
5. Conclusion et clôture de la série

Intervenantes



Johanne Collet

Secrétariat
MobiliseYourCity –
Modératrice



Diana Ardila Luengas

Experte en mobilité
urbaine durable et genre



Fatimetou Boukhreiss

Directrice Transport et
Environnement à la
Région de Nouakchott



Rappel session 1

Comprendre les inégalités et le droit à
la mobilité



Comprendre les écarts entre planification et pratiques de mobilité

Hypothèses de planification vs réalités quotidiennes

- Usager « moyen » vs Usagers multiples et situés
- Déplacements pendulaires simples (domicile-travail) vs Déplacements chaînés

Des pratiques de mobilité différenciées

- Âge
- Genre
- Situation socio-économique

Contraintes qui structurent les choix de mobilité

- Sociales
- Économiques
- Spatiales
- Temporelles

Quand les écarts se traduisent en échecs opérationnels

- Fréquentation
- Sécurité
- Accessibilité



Fuente: Esther Blodau

Comprendre les écarts entre planification et usages réels

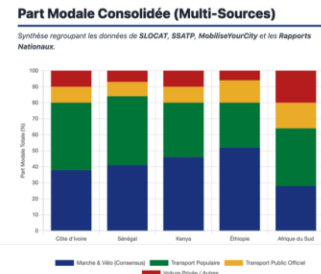
Expériences africaines et perspectives des usagers

Move'On Africa

Charlène Kouassi
charlene.kouassi@movinon.africa

LES USAGES POPULAIRES à la marge des systèmes de mobilité

-  **Le Transport populaire (transport informel) et la Marche** en tête des modes de mobilité des usagers sur le continent mais insuffisamment pris en compte dans la planification et les projets de mobilité.
-  **Les populations dites vulnérables (Femmes, PMR, Personnes âgées et Jeunes)** sont les principaux usagers des transports et de l'espace public mais partiellement représentés dans le design des politiques de mobilité.
-  **La planification et la mise en oeuvre de la mobilité reste centralisée** au niveau des AOM et des Ministères → Absence de décentralisation effective et de processus participatifs.
-  **Le manque de données exhaustives et désagrégées** ne permet pas de bâtir une planification juste et basée sur les usages réels.



MOVIN'ON

DES PROJETS DE MOBILITE en dissonance avec les aspirations des usagers



Une dissonance claire entre stratégies/objectifs des pouvoirs publics et les aspirations des populations.
→ Manque de connaissances des usagers (notamment des jeunes générations).



Un décalage entre “Le temps du politique” et “Le temps de l’usager” en raison de l’absence d’espaces et de canaux de communication adaptés.



Reportage Jeunes et mobilité (2021)
Designer une offre de transport idéale pour les jeunes
Source : Chaîne Youtube de Movin'On Africa

DES OUTILS DE PLANIFICATION orientés “intermodalité” mais en décalage avec les besoins réels

-  **Des outils moteurs et des outils supports** pour favoriser l'intégration des modes de transports existants et faire émerger des projets structurants.
-  **Une planification structurée** mais en décalage avec la configuration des villes et les besoins de mobilités dans les périphéries.
-  **Un manque de suivi des indicateurs et critères de réussite des plans/projets.** La mise en oeuvre et le financement étant cruciaux.

| Outils "moteurs" | 1. Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) | 10 - 15 ans | Changer de paradigme : priorité aux personnes, au climat et à l'inclusion sociale. | Autorités de mobilité, bailleurs (AFD, GIZ), citoyens. |
|-------------------|--|--------------------------|---|---|
| | 2. Schéma Directeur de Transport (Master Plan) | 20 - 30 ans | Planifier les grandes infrastructures lourdes et structurantes (Métro, Train, BRT). | Ministères des Transports, investisseurs internationaux. |
| | 3. Guides de Conception NMT (Marche & Vélo) | Opérationnel | Définir des standards techniques pour des rues sûres (largeur trottoirs, pistes cyclables). | Bureaux d'études, ingénieurs, villes, municipalités. |
| | 4. Big Data & Outils Numériques (GTFS/GDM) | Temps réel / Court terme | Cartographier le transport informel et modéliser les flux réels via le mobile. | Startups tech, opérateurs télécoms, planificateurs. |
| | 5. Observatoires de la Mobilité | Continu | Collecter des données de terrain (coûts, pollution, temps de trajet) pour ajuster les politiques. | Experts en données, agences urbaines (CETUG, AMUGA). |
| | 6. Calculateur d'Emissions (MTC) | Stratégique | Mesurer l'impact carbone des projets pour accéder aux financements climatiques. | Responsables environnementaux, Fonds Vert pour le Climat. |
| Outils "supports" | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

ADDIS ABEBA Un cas d'école pour l'intégration des NMT



- 120 km** de trottoirs contruits ou réhabilités
- 30km** de pistes cyclables déployées et protégées
- 100+** carrefours/passages piétons sécurisés avec une signalisation adaptée

Un processus participatif et inclusif :
une démarche à forte dimension consultative

- DAR ES SALAM**
 - Un train de banlieue non configuré sur les horaires “populaires” et des stations éloignées des zones d'habitation.
 - Un DART à 65% des des objectifs de flux sans pistes cyclables aménagées.
- ABIDJAN**
 - Le défi d'aménagement des Arrêts minutes pour Gbakas (minibus) qui sont sous exploités et sous occupés (env. 30%).
 - L'énigme des passerelles désertées : des ponts piétons considérés comme des Détours physiques et “Angles morts” urbains.
- CASABLANCA**
 - Le manque d'intégration des axes secondaires et des derniers kilomètres assurés par les Grand Taxis. Priorité au tramway (mode phare)
 - Très forte culture de la rue (héritée des Medina) heurtée par l'aménagement des “Nouvelles villes”.

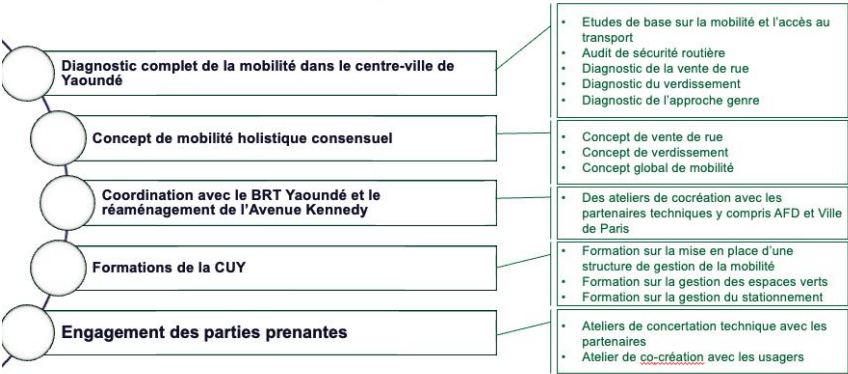
“L'usage réel privilégie souvent le mode le moins cher, même s'il est moins confortable ou plus lent, ce qui peut créer un décalage entre les prévisions de fréquentation et la réalité économique”.

MoVe Yaoundé – Mobilité Verte

GLZ Cameroun

Hermine Mbogning

CA1 Corridor Vert : Progrès réalisés



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

Mobilité Verte / MoVe Yaoundé



VISION

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

Objectifs

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

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.



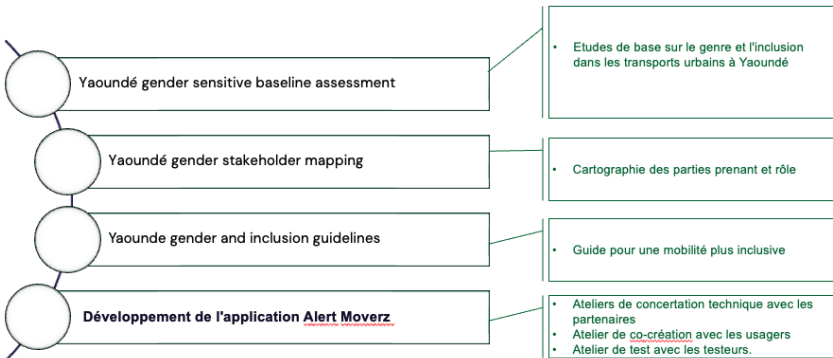
Démonstration de solutions rentables, répliquables et facilement réalisables pour une mobilité durable à Yaoundé.

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



CA Transversal: Genre et inclusion





Intégrer les pratiques de mobilité dans les PMUD



PMUD: processus et produit

Pourquoi intégrer la perspective de genre dans le PMUD

Étapes clés du cycle des PMUS et messages clés



2025

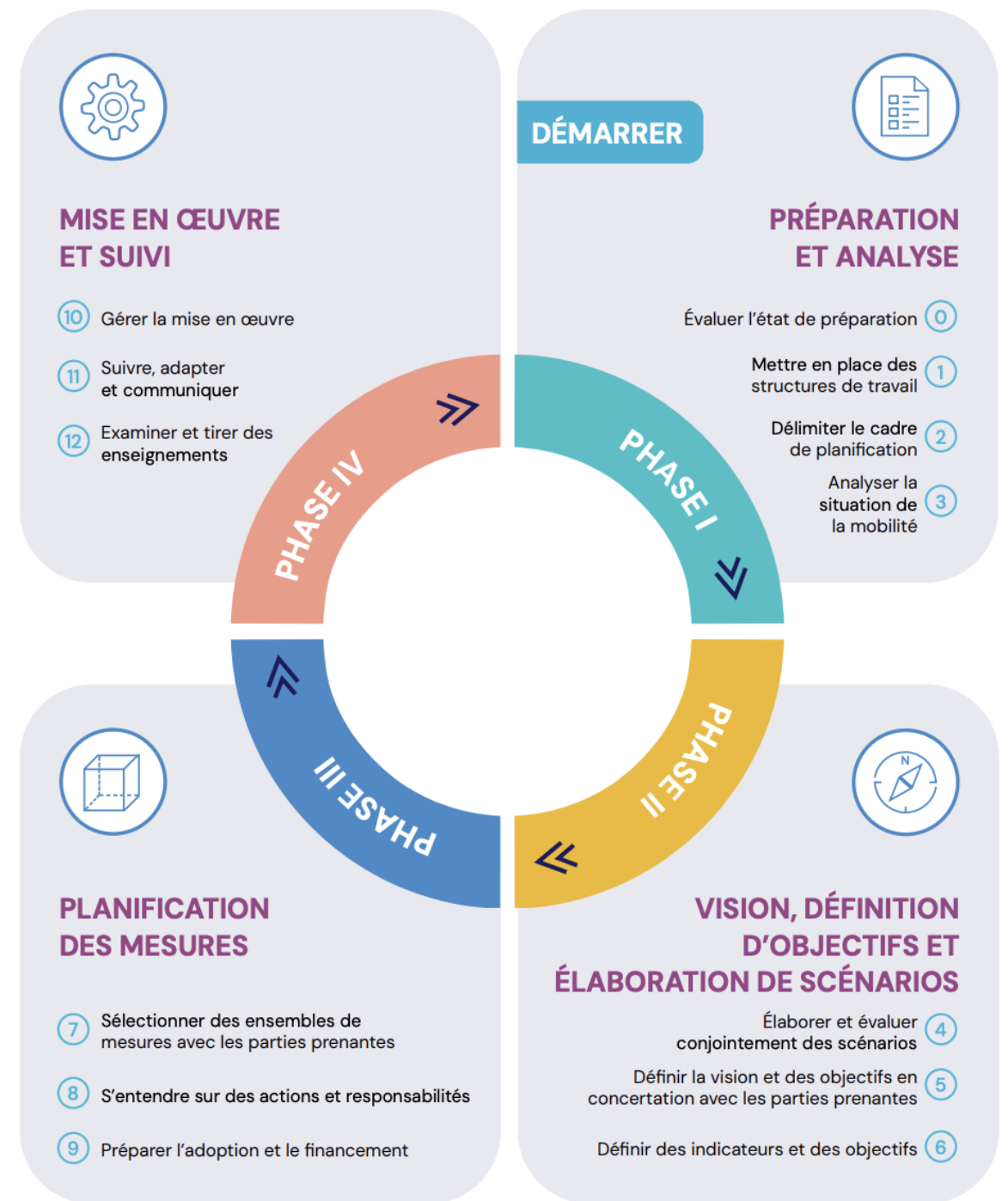
Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable

Guide thématique



Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) ?

- une approche stratégique et intégrée visant à répondre efficacement aux complexités du transport urbain.
- Son objectif principal est d'améliorer l'accessibilité et la qualité de vie en favorisant une transition vers une mobilité durable.
- Le PMUD promeut une prise de décision fondée sur des données probantes et guidée par une vision à long terme de la mobilité durable.



2025

Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable

Guide thématique



Pourquoi intégrer la perspective de genre dans la planification de la mobilité urbaine durable ?

- Le genre **influence directement** nos modes de déplacement, ainsi que la sécurité, l'accessibilité et la qualité de vie.
- Les **besoins spécifiques** de mobilité des femmes et des groupes discriminés sont **ignorés** s'ils ne sont pas intégrés dès le début du processus de planification.
- Les schémas de mobilité diffèrent selon les rôles de genre : **déplacements chaînés, trajets plus courts, horaires différenciés et responsabilités de care.**
- L'absence de perspective de genre entraîne **l'exclusion de l'accès aux services, aux droits et aux opportunités.**
- Ces inégalités sont encore plus marquées dans les **économies émergentes**, où les normes sociales et l'accès limité aux transports aggravent les disparités existantes.
- Les PMUD intégrant une perspective de genre sont plus inclusifs, plus équitables et plus durables.



Phase I du PMUD

Préparation et analyse



Étape 0 Évaluation de l'état de préparation

Étape 1 Mise en place des structures de travail en intégrant la dimension de genre

Étape 2 Délimitation du cadre de planification

Étape 3 Analyse de la situation de mobilité – diagnostic de genre



Messages clés

1 Le genre se définit dès le départ

- Dans les TdR et le périmètre de la misión
- Avec des exigences claires en matière d'expertise, de données et d'analyses

2 Des structures qui soutiennent l'approche

- Une équipe centrale disposant d'une expertise en genre
- Un groupe consultatif genre (société civile, expertes)
- Des capacités renforcées au sein de l'ensemble de l'équipe

3 Un cadre qui n'est pas neutre

- Des territoires, des temporalités et des objectifs définis en tenant compte des inégalités
- L'équité comme critère technique dès le démarrage

4 Le diagnostic genre est le cœur du processus

- Données désagrégées + méthodes qualitatives
- Perceptions, sécurité, temps, responsabilités de care
- Des éléments probants pour orienter les décisions et les investissements

Sans un diagnostic genre solide, il n'y a pas de PMUD équitable.



Phase II du PMUD

Vision, établissement des objectifs et
élaboration de scénarios/stratégies



Étape 4 Intégration de la dimension de genre dans l'élaboration des scénarios du PMUD

Étape 5 Intégration de la dimension de genre dans la vision d'un PMUD

Étape 6 Intégration de la dimension de genre dans les indicateurs et objectifs du PMUD



Messages clés

1 Imaginer des futurs qui reflètent la vie quotidienne

- Des scénarios reconnaissant les déplacements chaînés
- La mobilité du care comme axe central de la planification
- Des services au-delà des heures de pointe

2 La sécurité comme critère stratégique

- La sécurité tout au long du parcours : marcher – attendre – voyager
- Identification des zones critiques
- La sécurité détermine la viabilité des scénarios

3 De la vision aspirante à des engagements clairs

- Une vision fondée sur le diagnostic de genre
- Un engagement explicite en faveur de la réduction des inégalités
- Co-construction avec les organisations de femmes

4 L'équité se mesure

- Des objectifs SMART intégrant la perspective de genre
- Des indicateurs d'accessibilité, de sécurité et de temps
- Des cibles claires et des responsabilités définies



Phase III du PMUD

Planification des mesures



Étape 7 Sélection des mesures répondant aux besoins de mobilité des femmes

Étape 8 Entente sur les actions et responsabilités

Étape 9 Préparation de l'adoption et du financement



Messages clés

1 Des mesures fondées sur le diagnostic de genre

- Sécurité
- Déplacements chaînés et mobilité du care
- Accessibilité et connectivité

2 Deux niveaux d'intervention

- Mesures d'amélioration immédiates : éclairage, arrêts sécurisés, horaires adaptés, itinéraires vers les services
- Mesures transformatrices de genre : infrastructures sûres et accessibles, réseaux piétonniers et cyclables inclusifs

3 Une gouvernance claire pour la mise en œuvre

- Des rôles et responsabilités clairement définis
- Une coordination intersectorielle
- Une participation structurée des organisations de femmes

4 Un financement garanti

- Un budget intégrant la perspective de genre
- Des lignes budgétaires dédiées
- Des objectifs financiers clairs et des mécanismes de redevabilité



Phase IV du PMUD

Mise en œuvre et suivi



Étape 10 : Gestion de la mise en œuvre

Étape 11 : Suivi, adaptation et communication

Étape 12 : Évaluation et enseignements



Messages clés

1 Une mise en œuvre institutionnalisée

- Une unité ou un point focal genre doté de ressources et d'un mandat clair
- L'intégration pérenne du budget sensible au genre dans le PMUD
- Une coordination interservices permanente

2 Des capacités pour agir

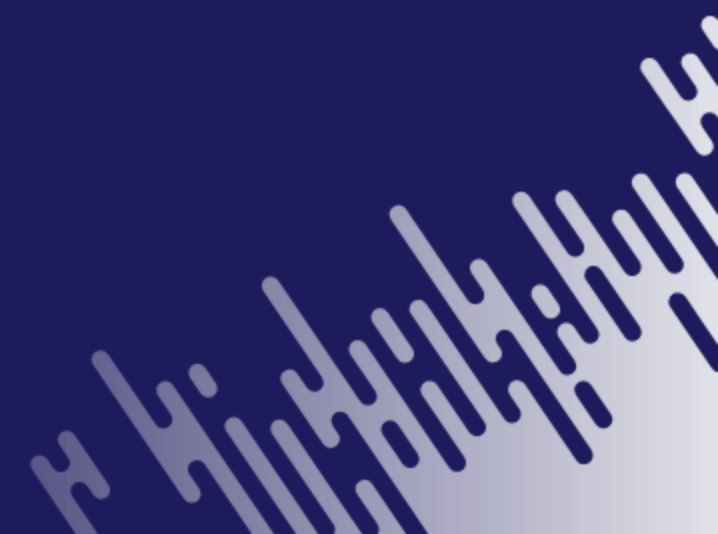


- Une formation continue en genre et mobilité
- Des outils pratiques pour les équipes techniques et les opérateurs
- Du mentorat et un accompagnement tout au long de la mise en œuvre

3 Un suivi et une adaptation continus

- Des indicateurs sensibles au genre
- Des canaux de retour d'expérience pour les usagères
- Des ajustements fondés sur des données probantes et des expériences réelles

4 Transparence et apprentissage continu

- Une communication régulière sur les avancées et les résultats
- Des évaluations périodiques d'impact
- Des enseignements tirés pour le cycle suivant du PMUD



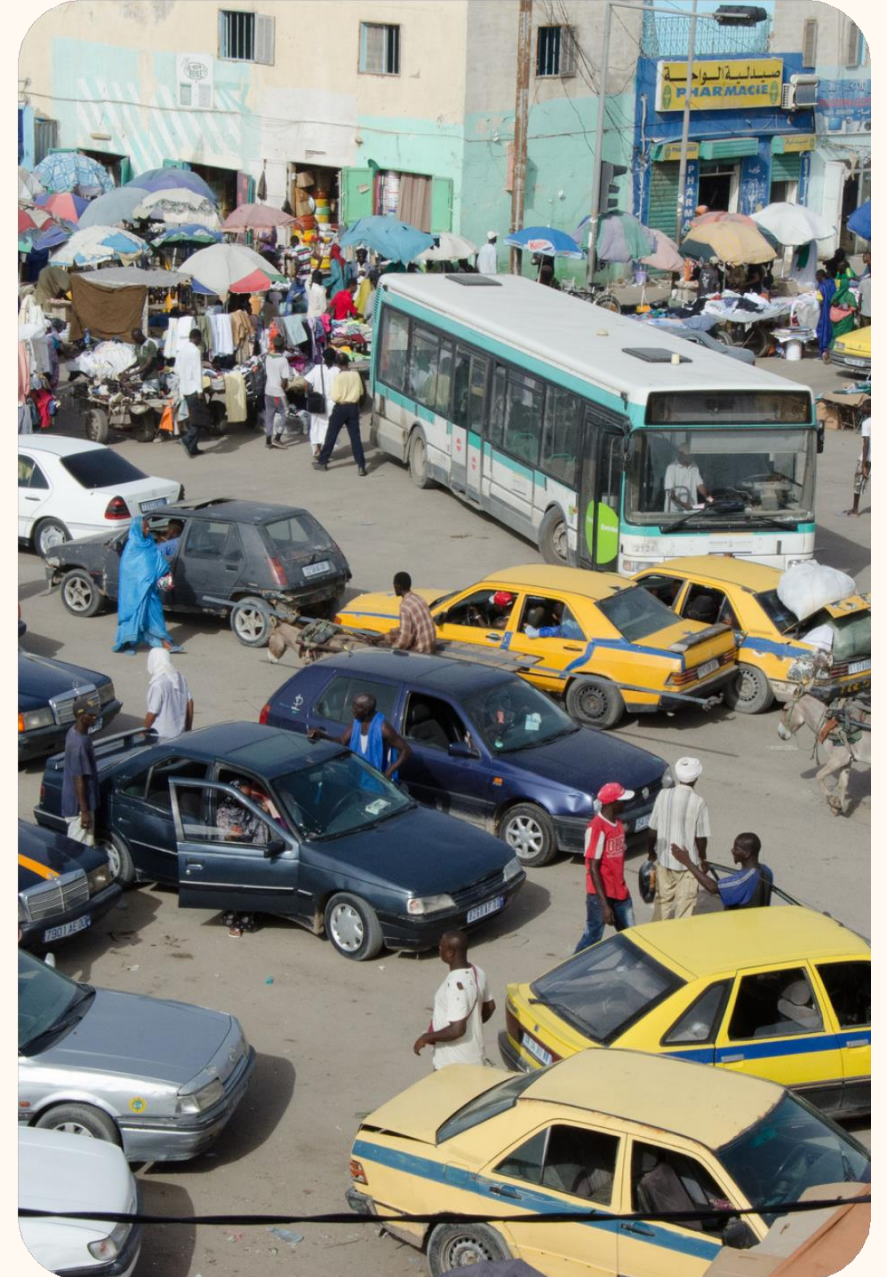
Retour d'expérience

PMUD de Nouakchott

Plan de mobilité urbaine durable de Nouakchott (PMUD): actions et enseignements

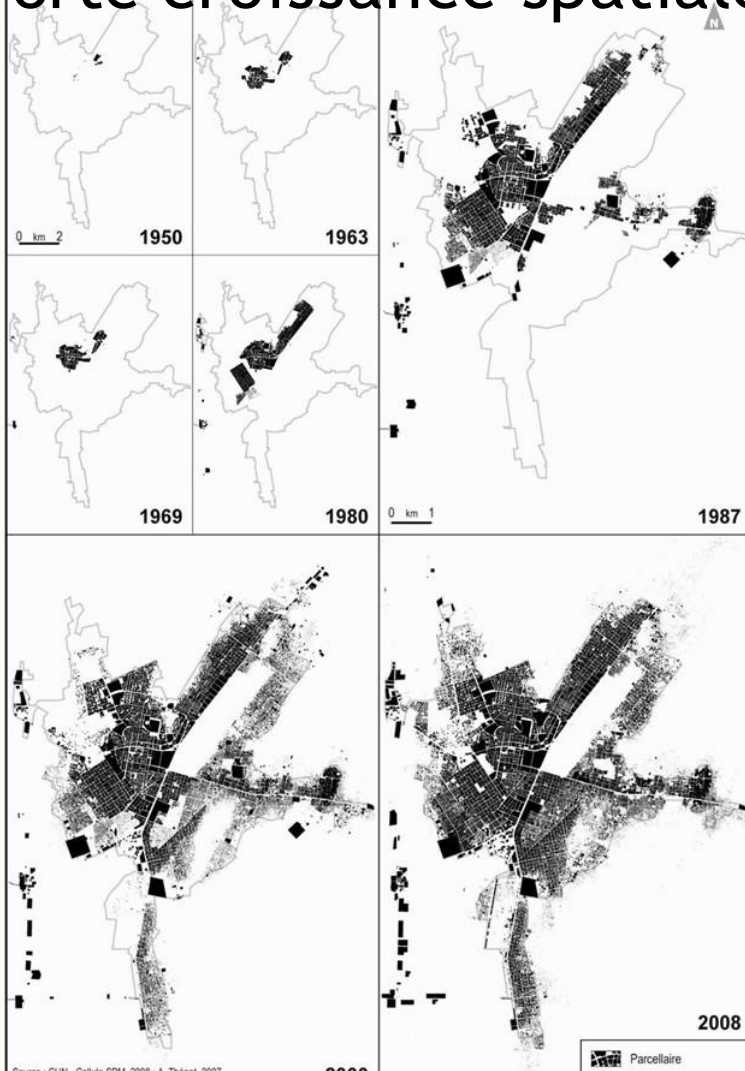
Comprendre les actions menées par la Région de Nouakchott et les principaux enseignements tirés de ce processus

Présenté par Fatimetou BOUKHREISS, Directrice
Transport et Environnement
Région de Nouakchott



Contexte et défis

Forte croissance spatiale et démographique

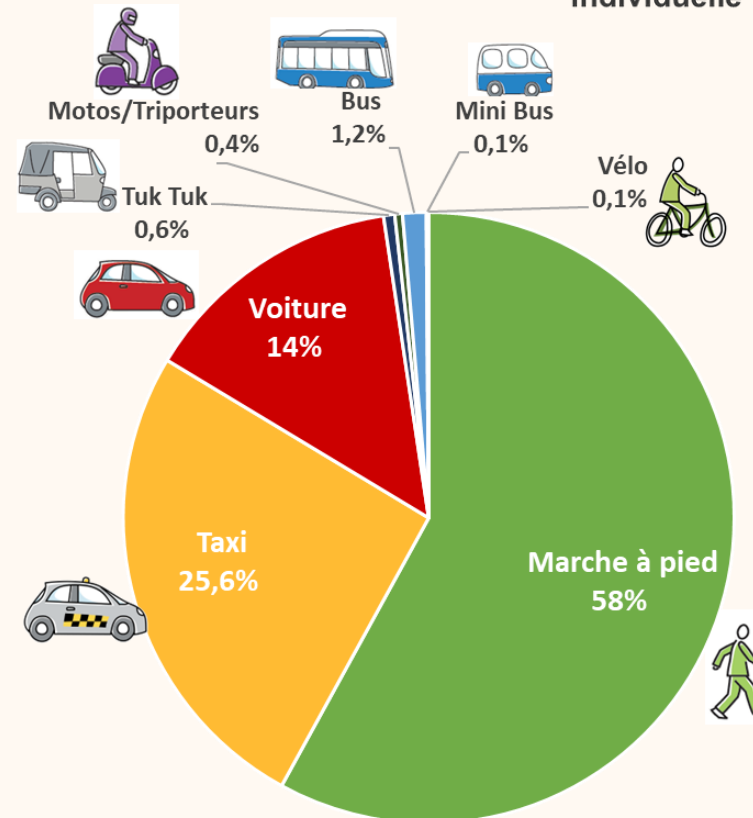


En 2022

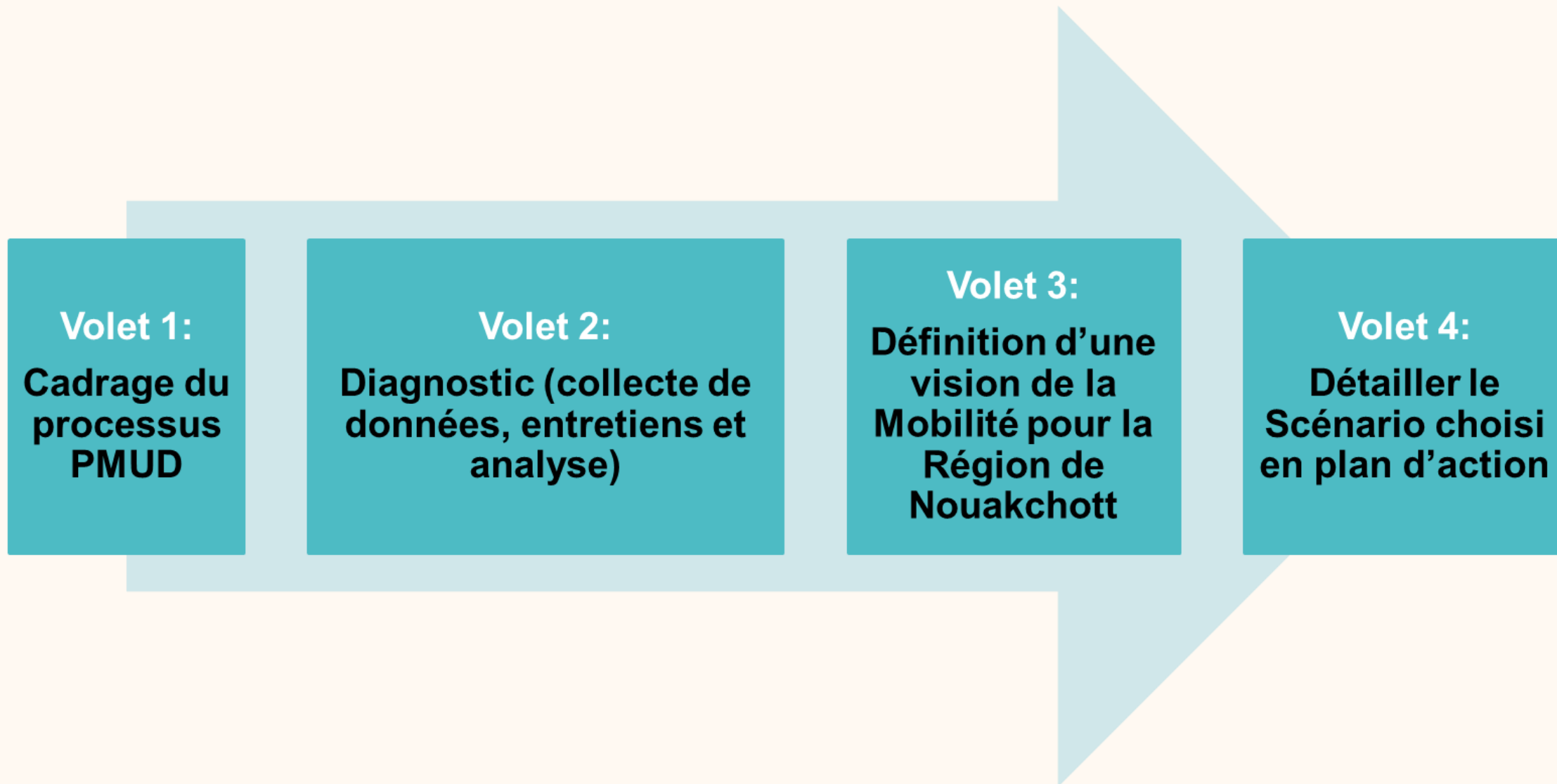
~3'207'000 déplacements journaliers
à Nouakchott (tous modes)

~2,51 déplacements par personne

94,4 % des déplacements motorisés
sont effectués en taxis et en voiture
individuelle

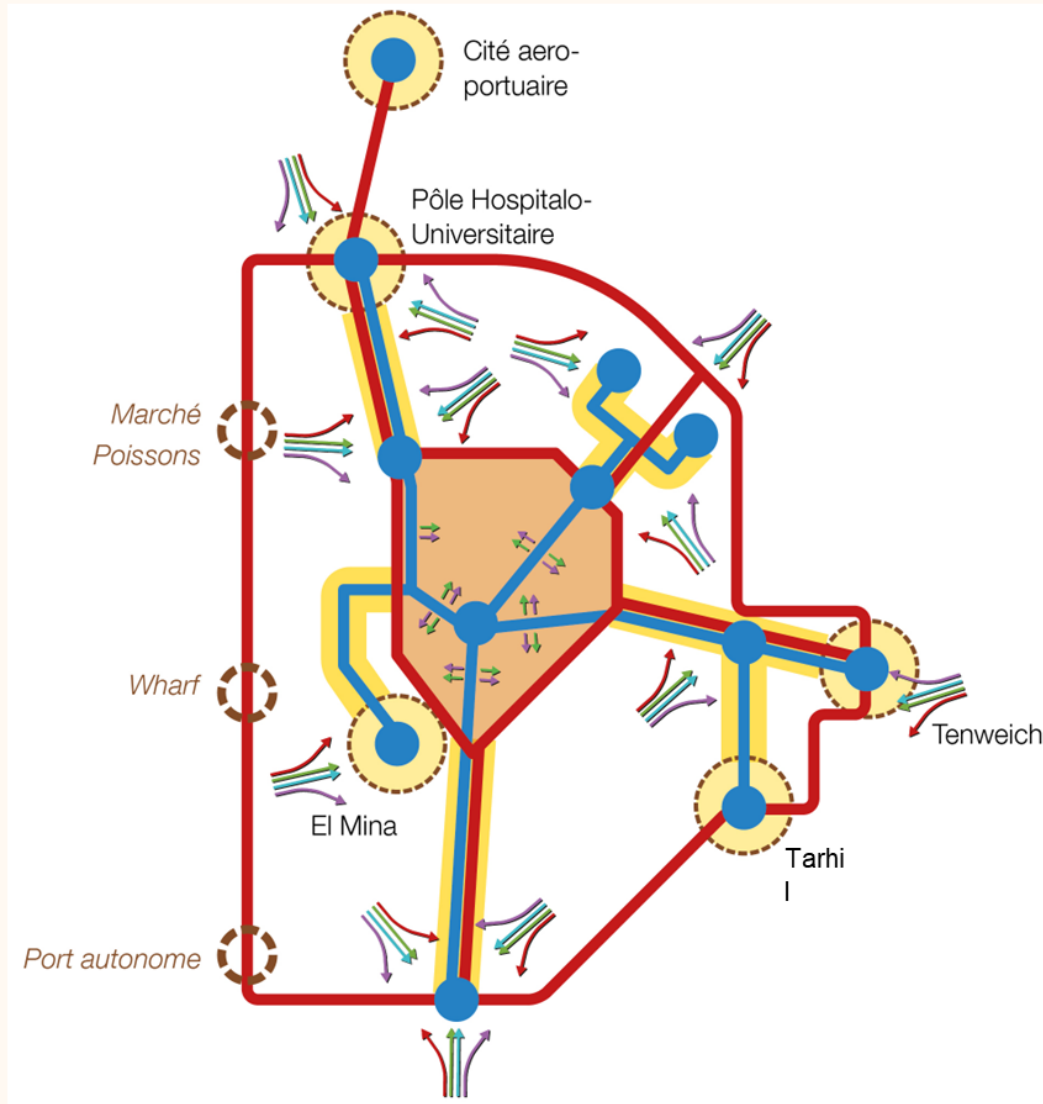


Le PMUD : actions menées



Le PMUD : actions menées

Un concept multimodal pour Nouakchott



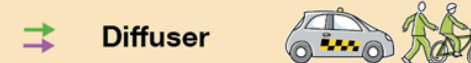
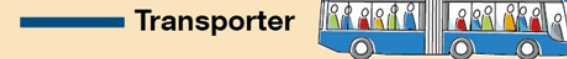
Légende :

Concept de transport multimodal s'appuyant sur la complémentarité entre les modes

— "Réseau" TC hyper capacitaire et performant

— Réseau routier structurant : déviation des flux automobiles et logistiques en dehors du centre

● Pôles d'échange multimodaux - rabattement et diffusion tous modes



Densification et multipolarité au service de la ville des courtes distances

■ Densification urbaine linéaire le long des corridors TC structurants

■ Cœur métropolitain à valoriser

● Centralités secondaires

● Autres pôles générateurs

Le PMUD : actions menées

Des responsabilités partagées

[illegible]

Exemple concret: Projet « Mobilité Nouakchott Horizon 2026 »

3 lignes de BHNS:
Infrastructure = MET
Signalisation tricolore = RN
Service et achat des bus = STP



Enseignements tirés

- **Coopération au cœur de l'action :** Une vision partagée entre la Région et l'État, soutenue par une volonté politique commune, permet d'obtenir des résultats majeurs.
- **Vision et volonté conjuguées :** Quand la stratégie locale s'aligne avec l'engagement national, les projets prennent une ampleur décisive.
- **Intégration des besoins des usagers :** Les réalités quotidiennes, y compris celles des ménages les plus modestes, doivent guider la planification.
- **Collectivité locale comme moteur :** Même avec des moyens limités, la Région peut impulser et structurer l'action publique.





Questions et réponses



Questions et réponses

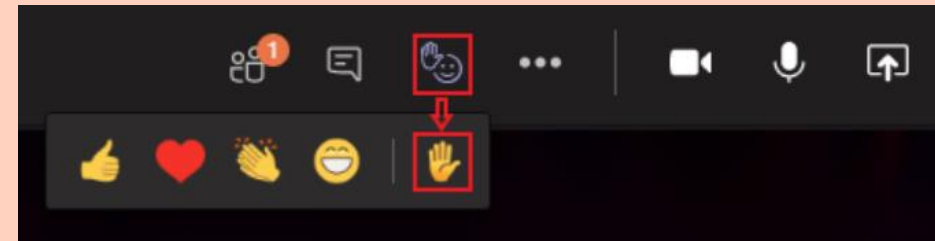
Chat

Publiez vos questions dans le chat.



Pour prendre la parole

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



Merci pour votre attention