



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Générale du Trésor

LA LETTRE ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'OCÉAN INDIEN

UNE PUBLICATION DES SERVICES ÉCONOMIQUES DE L'AEOI

N° 11 - Août 2021

LES TRANSPORTS URBAINS EN AEOI

Éditorial

Bonjour à tous nos lecteurs après cette pause estivale (enfin ... estivale pour ceux qui sont rentrés en France, hivernale pour ceux qui sont restés dans la région).

Une introduction désormais traditionnelle sur l'état de la pandémie dans notre région. Les vaccins commencent à arriver mais encore trop lentement, alors que la pandémie est loin d'être terminée. On voit le fameux variant Delta s'étendre, avec des reprises de l'épidémie dans certains pays tandis que dans d'autres elle paraît ralentir : les pics du mois d'août au Kenya ou au Rwanda semblent ralentir bien qu'encore élevés, tandis que l'Éthiopie garde encore le taux de prévalence le plus élevé de la région. Nous devons rester vigilants d'ici la fin de l'année.

Ce numéro de rentrée de notre lettre mensuelle est consacré au transport urbain dans nos pays. J'aurais voulu pouvoir dire que la situation est contrastée selon les pays. En réalité la plupart de nos pays ont un point commun : la prévalence du transport pédestre, les minibuses, les tricycles motorisés (tuktuks ou rickshaw) et les motos-taxis, le plus souvent fonctionnant selon un mode quasi-informel quoique sous la surveillance des autorités.

Pour autant nos pays ont souvent un autre point en commun : conscients que la croissance démographique et urbaine ne permettra pas de dépendre éternellement de systèmes de transports de masse principalement fondés sur le secteur informel, des masterplans ont été développés, et dans certains pays, des projets concrets sont en cours de développement. Mais le coût de la création de réseaux de transports urbains dépasse souvent les capacités des finances publiques de la région, d'où la recherche de solutions les moins coûteuses ou en PPP.

Dans des villes souvent déjà congestionnées, la priorité est généralement dirigée vers l'amélioration des infrastructures routières avec la construction de voies express pour décongestionner le réseau routier (Nairobi, Mombasa, Tananarive, Maurice ...). Quelques projets de transport en commun ont été réalisés : LRT d'Addis-Abeba ou de Maurice, BRT de Dar es Salam et autres sont en projet : transport par câble à Tananarive, peut-être également à Kigali, BRT à Nairobi. Dans plusieurs pays, les projets de BRT sont pris en considération de manière préférentielle, en raison de leur coût moindre comparé au mode ferré et de leur plus grande flexibilité.

Ces projets présentent autant d'opportunités pour nos entreprises, couvrant autant les infrastructures et leur financements, que des solutions innovantes à promouvoir, y inclus la billettique et la gestion des réseaux.

Merci aux Services économiques d'Addis-Abeba, de Dar-es-Salam, Kampala, Khartoum et Tananarive qui ont contribué à ce numéro et à Claire Fisnot et Mathieu Ecoiffier pour leur travail de synthèse. J'en profite pour souhaiter la bienvenue à Annie Biro qui remplace Philippe Galli au SE de dar-es-Salam, et à Quentin Dussart, nouveau VIA économique à Kigali qui a aussi contribué à ce numéro.

Bonne lecture.

Jérôme BACONIN

Chef du Service économique régional
jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr

Sommaire

- Communauté d'Afrique de l'Est : [Burundi](#), [Kenya](#), [Ouganda](#), [Rwanda](#), [Soudan du Sud](#), [Tanzanie](#)
- Corne de l'Afrique : [Djibouti](#), [Érythrée](#), [Éthiopie](#), [Somalie](#), [Soudan](#)
- Océan Indien : [Comores](#), [Madagascar](#), [Maurice](#), [Seychelles](#)
- [Le graphique du mois](#)
- [Vos contacts SE/SER](#)

Perspectives régionales

Par le SER de Nairobi

Les enjeux des transports urbains en Afrique de l'Est et Océan Indien

La région se caractérise par une mobilité avant tout piétonne et peu structurée, aucune ville de la zone ne possédant réellement, à ce jour, de réseau de transport en commun organisé. La mobilité motorisée collective repose sur de nombreux acteurs souvent informels, qui contribuent à une situation de congestion routière importante. Devant la croissance démographique urbaine passée et à venir, la mise en place de réseaux de transports de masse est donc fondamentale, même si les caractéristiques actuelles des villes secondaires limitent cette option à certaines capitales, à minima à court terme. Ces futurs réseaux seraient constitués de lignes de transports de masse comme les *Bus Rapid Transit* ou de modes ferrés (trains urbains, tramways, ou métro léger). D'autres projets en discussion, comme le transport par câble, pourraient être envisagées dans certains cas, selon les spécificités des villes. Dans un contexte de gouvernance complexe et souvent déficiente, l'enjeu principal du déploiement de réseaux de transports en commun structuré et multimodal reste principalement financier, les partenariats publics-privés étant une solution souvent privilégiée par les États.

Une mobilité essentiellement piétonne et sans réseaux institués dans la zone

La **mobilité des personnes en Afrique de l'Est et en Océan Indien est essentiellement non-motorisée**, la majorité (env. 50 % en moyenne) des déplacements urbains s'effectuant à pied. Alors que le revenu moyen reste bas et les villes secondaires de faible ampleur, la marche demeure un mode de transport peu coûteux et incontournable pour la majorité de la population. **Aucune ville de la région ne présente par ailleurs de réseau de transport public véritablement structuré**, les quelques infrastructures existantes (ligne de *Bus Rapid Transit* à Dar es Salaam, *Light Rail Tram* à Addis Abeba) ne formant pas un réseau mais plutôt des lignes uniques, placées sur des axes stratégiques. Dès lors, **les transports en commun sont essentiellement assurés par des acteurs privés non organisés centralement**, utilisant des bus et minibus (*Matatus* au Kenya et en Ouganda, *Dala Dala* en Tanzanie, *Taxi-bé* à Madagascar). Ces acteurs sont organisés de façon très libre, leurs itinéraires, leurs arrêts et leurs horaires étant fixés à la discrétion des chauffeurs. En pratique, la seule régulation opérée sur ces opérateurs par les gouvernements concerne les immatriculations ou la sécurité routière (imposition d'un marquage distinctif, etc...) Si de nombreuses lignes existent, leur cohérence reste limitée et ne permet pas la formation d'un réseau interconnecté et multimodal, aux correspondances faciles et claires. Au total, ce mode de transport concerne environ 30 % des déplacements urbains et représente **un marché significatif pour les acteurs privés, très souvent informels** (1,5 MUSD/j à Kampala).

Le reste de la mobilité urbaine motorisée est assuré soit par des **modes plus légers comme les mototaxis ou les tricycles à moteur**, soit par des voitures personnelles, celles-ci représentant environ 15 % des déplacements dans les villes de la zone. Les mototaxis sont particulièrement utilisées en Ouganda et au Rwanda, ainsi qu'au Kenya, alors qu'au Soudan, en Somalie et sur la bande littorale, les tricycles à moteurs (*Bajaj* en Somalie, *Tuk Tuk* au Kenya, *rickshaw* au Soudan) semblent plus répandus. Les transports urbains personnels (taxis ou mototaxis) sont par ailleurs très utilisés avec des applications mobiles de commande comme *Uber* au Kenya, *Shilu ANA* au Soudan du Sud ou *Dhaweeye* en Somalie.

Une demande en mobilité vouée à augmenter alors que l'amélioration des transports urbains nécessite une approche variable dans la région

Ce paysage des **mobilités urbaines dominé par la marche avec une faible part des déplacements assurés par des voitures personnelles** est à réinscrire dans un contexte **de très forte croissance démographique urbaine** dans la zone, chiffrée à 4,0 %¹ par an en moyenne, représentant ainsi un doublement de population tous les 18 ans. Dès lors, les villes étant des espaces où la plupart des activités quotidiennes de la population (travail, école, loisirs...) sont spatialement différenciées, la demande en déplacements quotidienne en ville va mécaniquement augmenter, au moins au même rythme que la population. Par ailleurs, le développement continu des pays de la zone va se traduire par une hausse du niveau de vie, et **une hausse du taux de**

¹ Moyenne pondérée par la population du taux d'urbanisation, Banque Mondiale 2019

possession de véhicules personnels, en particulier dans une région où ils sont encore largement perçus comme des déterminants de réussite sociale. Le nombre de véhicules présents sur les voiries va donc continuer à croître très rapidement, et avec lui les nombreuses externalités négatives (congestion, pollution sonore et visuelle, émission de gaz à effet de serre), alors que les villes de la région sont d'ores et déjà très congestionnées. **La construction de réseaux lourds, dits de *mass transit*, en mesure de combler la demande en mobilité apparait donc comme un impératif pour la plupart des villes de la région.**

Le besoin en réseaux lourds **reste toutefois très hétérogène**, tant au niveau régional qu'à l'intérieur des différents pays. À ce titre, la situation insulaire des Comores ou des Seychelles, limite les possibilités de construction de réseaux de *mass transit*, mais aussi leur utilité, les niveaux de population restant relativement faibles. De même, les situations politiques et économiques particulières du Soudan du Sud, de l'Érythrée, de la Somalie ou du Burundi limitent les possibilités de construction de tels réseaux à court-terme, qui nécessitent un investissement important et prolongé pour se mettre en place et donc un environnement politique relativement stable.

Finalement, au sein même des pays qui ont besoin de réseaux de transports lourds et dont la situation politique et économique le permet, **les différences de poids démographique entre les villes principales et secondaires limitent les opportunités de développement de réseau d'ampleur aux capitales.** Les villes secondaires n'atteignent généralement pas encore une taille critique de population et restent bien souvent trop peu dotées en moyens techniques et financiers pour mettre en place de tels réseaux. Les axes d'amélioration dans le domaine des transports urbains dans ces pays et ces villes mal dotées sont nombreux : **amélioration de la gouvernance des transports urbains, de la qualité des infrastructures de base (routes) et transformation du secteur informel** pour rendre les transports urbains plus performants, mieux organisés, et plus structurants pour le développement urbain².

Une prise en compte institutionnelle progressive...

Le secteur des transports urbains **fait l'objet d'une prise en compte institutionnelle progressive** dans la région, marquée par la détention de la compétence par des acteurs locaux (États au Soudan, comtés au Kenya hors Nairobi, *Kampala Capital City Authority* en Ouganda). Celle-ci s'est notamment traduite par la réalisation de nombreux plans stratégiques, les *Master Plan* transport, qui se sont multipliés dans les villes de la région. Ces outils, de qualité variable, visent très clairement à quantifier les besoins et à cibler certains types de projet pour améliorer la situation de la mobilité dans les villes. **Souvent réalisés à l'aide des bailleurs de fonds ou de partenaires étrangers³, ces plans souffrent globalement d'une concrétisation assez limitée**, probablement en raison des difficultés de gouvernance et de financement de l'ensemble des projets prévus.

La **compétence de mobilité et transport est en effet souvent diluée entre plusieurs acteurs**, comme à Nairobi, où une autorité régulatrice a pourtant été mise en place. Celle-ci, sans avoir suffisamment de moyens humains pour pouvoir réellement planifier et concrétiser des aménagements de *mass transit*, dépend donc fortement d'autres acteurs (*Kenya Railway Corporation, Nairobi Metropolitan Services*) possédant des visions et des compétences différentes. Les aménagements de transport de masse, très visibles et souvent symboles de modernité, font ainsi l'objet d'une **considération politique importante** qui pousse une variété d'acteurs à s'en préoccuper, du niveau national au niveau local. Cette multiplication d'acteurs d'intérêts et de vision variable est une difficulté supplémentaire pour les entreprises réalisant des projets de transport urbain dans la zone.

...Qui ouvre des opportunités pour des projets futurs

L'émergence d'acteurs en charge de **planifier et de déployer des réseaux de transports lourds est évidemment une source d'opportunités pour les acteurs français**, tant sur le volet des **études ou de l'assistance à maîtrise d'ouvrage** que le volet des **travaux et de l'exploitation des réseaux**. Une des opportunités la plus accessible pour les acteurs français spécialisés réside dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage,

² La planification des lignes de transports en commun est un outil qui oriente le développement spatial des villes et qui permet aux acteurs publics de mieux maîtriser l'étalement urbain des aires urbaines

³ L'agence de développement japonaise JICA était notamment impliqué dans la réalisation de plusieurs *master plans*

les institutions de la zone semblent activement chercher à bâtir des systèmes complexes et nécessitant une assistance, souvent sur financement des bailleurs internationaux.

La mise en œuvre de systèmes **Bus Rapid Transit (BRT), réalisés en site propre**, est une piste relativement intéressante pour l'ensemble des métropoles de la région avec plusieurs projets en cours à différents stades d'avancement. Relativement peu coûteux comparé au transport ferré, rapide à déployer en réutilisant des infrastructures routières existantes et offrant une certaine flexibilité d'exploitation, le BRT est déjà un succès à Dar es Salaam où une première ligne est en fonction, financée à hauteur de 135 MUSD par la Banque Mondiale et reposant sur des véhicules d'origine chinoise. Des projets de ce type sont également en discussions à Kampala, Kigali, Nairobi, Addis-Abeba ou dans des villes secondaires comme Mombasa. Le BRT reste toutefois un mode de faible niveau de technicité, ne nécessitant pas une expertise très importante pour être construit, déployé et exploité. **Dès lors, la concurrence sur ce type de projets est rude pour les phases de travaux**, en particulier vis-à-vis des entreprises chinoises, déjà actives sur les BRT de Dar es Salaam et Nairobi, et compétitives sur les prix. Des opportunités existent néanmoins en rapport avec l'expertise française en matière de **gestion du trafic et d'optimisation des systèmes de bus** pour réduire les coûts que ce soit en phase d'étude et de construction (pour réduire le linéaire de voies dédiées) ou d'exploitation (systèmes de gestion intelligente en temps réel).

S'il figure au premier rang des infrastructures de transport urbain à envisager dans la région, le BRT n'est pas la seule solution aux problématiques de mobilité dans les villes de la zone. C'est d'ailleurs **le sens des projets ferroviaires de Commuter Rail à Nairobi, de Métro léger à Maurice ou de Light Rail Tram à Addis Abeba**. Ces modes, plus difficiles à mettre en place mais plus capacitaires, sont perçus par les institutions comme les épines dorsales de réseaux de transports de masse à long-terme. Souvent basés sur les voies ferrées construites sous l'époque coloniale, ces modes restent très coûteux et complexes à réaliser et à exploiter, en témoigne les difficultés d'exploitation rencontrées par le LRT d'Addis Abeba. **Le développement des solutions ferrées demeure toutefois une source d'opportunités pour les entreprises françaises**, tant sur les études, la construction de voie, la fourniture de matériel roulant, que la réfection et la modernisation de la signalisation.

D'autres modes semblent également intéresser les acteurs locaux, suivant les particularités des villes. Ainsi, le **transport par câble** a fait l'objet de considérations à Kigali, Kampala, Mombasa ou Tananarive, à différents niveaux d'avancement avec souvent une offre française bien placée. Son faible coût et sa capacité à franchir aisément des obstacles naturels le rendent particulièrement attractif.

Au-delà du mode de transport, la **question de l'intégration des différentes solutions de transport au sein d'un seul et même système est une source d'opportunité majeure**. Les systèmes de billetterie ou d'information voyageurs sont en effet capitaux pour rendre les transports urbains pleinement efficaces via **une mise en réseau multimodale**. L'offre française, bien dotée dans ce domaine, tant sur les études que la mise en œuvre, pourrait dès lors se positionner, en particulier au sein de groupements d'entreprises plus larges.

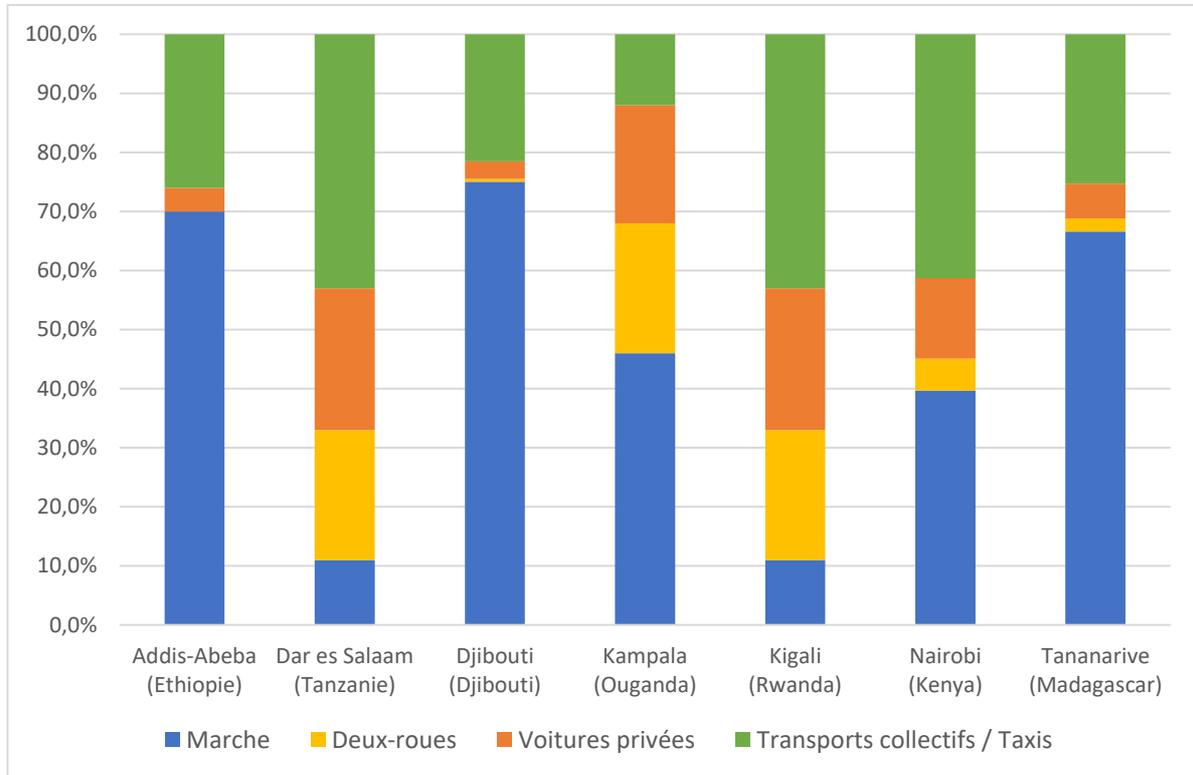
Le financement des projets, une difficulté à surmonter

Le **développement d'infrastructures de transports de masse en zone urbaine reste coûteux, ce qui limite particulièrement leur concrétisation dans une région où les finances publiques sont sous tension** et le risque lié à la dette important. Les projets se chiffrent régulièrement en centaine de millions d'euros et pèsent alors lourdement sur les finances publiques des États. **Ce contexte ouvre des opportunités pour des partenariats publics-privés (PPP), à condition de veiller à maintenir des prix bas pour l'utilisateur** (et donc un bon niveau de fréquentation et une acceptabilité sociale). Vu ces enjeux, assez communs avec le reste du monde⁴, un projet de transport public en PPP ne semble réaliste qu'avec une part significative de subventions publiques qu'elles soient directes (via des paiements de disponibilité à l'entreprise privés qui ne supporte alors pas le risque trafic) ou indirectes via, par exemple, un financement concessionnel d'une partie des infrastructures par des bailleurs internationaux et une exploitation par le secteur privé. Ces **modes de financement restent malgré tout complexes et allongent la durée de réalisation des projets**, en particulier dans un contexte comportant une pluralité d'acteurs sur un sujet très lié au pouvoir politique.

⁴ En région parisienne, les subventions publiques représentent ainsi près de 75 % des coûts d'exploitation du réseau de transport en commun

Le graphique du mois

La répartition de la part modale (en nombre de déplacements) dans certaines capitales d'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien



Ces données sont à considérer avec prudence, compte tenu de la qualité assez faible du système statistique de la région et de la difficulté de réaliser des enquêtes de mobilité. Les transports collectifs comprennent les transports en commun publics, ainsi que les bus et minibus (*Matatus* au Kenya et en Ouganda, *Dala Dala* en Tanzanie ou *Taxi-bé* à Madagascar), opérés par des acteurs privés.

❖ Communauté d'Afrique de l'Est – Burundi

Par le SER de Nairobi



Au Burundi, des transports en commun aux dysfonctionnements nombreux et difficiles à réformer

Classé parmi les pays les plus pauvres d'Afrique, le Burundi n'est pas en mesure de financer des projets d'organisation ou de construction de réseaux transports urbains portés par le secteur public. Pourtant, les besoins dans le secteur sont importants en raison de la vétusté du parc de bus et de vans, d'une forte croissance démographique et d'une organisation des acteurs peu performante. Si les projets de transports lourds comme un système de BRT (Bus Rapid Transit) ne sont pas réalistes à court-terme en raison de leur coût, le contexte burundais est source d'opportunités pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage à destination du gouvernement ou pour des acteurs en mesure de fournir des solutions à bas coût permettant de moderniser le matériel roulant et d'accélérer les vérifications de sécurité imposées par l'État.

Des transports urbains peu performants reposant sur l'utilisation de bus et de vans

Le Burundi reste un pays dont le manque de moyens financiers⁵ empêche la mise en place de véritables réseaux de transports. La compagnie nationale de transports, l'Office des Transports Collectifs (OTRACO), possède un matériel roulant restreint et vieillissant, pour l'essentiel issu d'un don de la *Japan International Cooperation Agency (JICA)* au début des années 80, le nombre de bus opérationnels était tombé à 36 en 2006 avant d'être renouvelés par un nouveau don de 98 bus japonais de seconde main par la *JICA* en 2011. La mobilité motorisée des personnes dans les villes est donc essentiellement assurée par des bus, vans et motos privés, supportant des contraintes réglementaires altérant la qualité du service proposé. Obligés d'adhérer à une association de transporteurs comme l'Association des Transporteurs Burundais (ATRABU), contre une redevance, les propriétaires des bus et vans doivent aussi s'acquitter de longues visites de sécurité auprès des services mal équipés de l'OTRACO, également responsable de la sécurité routière. Les normes de sécurité imposent aussi l'achat de bus plus chers. L'ensemble de ces contraintes rendant plus importants les frais de renouvellement du parc, déjà élevés en raison de l'enclavement du pays.

Des opportunités dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage, mais une modernisation encore complexe

Dans un contexte de sous-performance importante, la mise en place d'améliorations significatives (structuration d'un véritable réseau, renouvellement du parc, plus grande efficacité des contrôles réglementaires) reste difficile. Si deux nouvelles compagnies de bus ont été lancées en 2019 et 2020 à Gitega, elles n'ont pu trouver leur public en raison d'un contexte trop concurrentiel et ont rapidement disparues. Par ailleurs, les moyens très limités du gouvernement burundais ne permettent pas d'envisager la mise en place de modes plus lourds comme des BRT, pourtant envisagés dans le Plan Détaillé de la Grande Ville de Bujumbura⁶ (voir carte). **Leur mise en place apparaît pourtant nécessaire** à moyen terme pour satisfaire la demande de mobilité induite par l'importante croissance de la population urbaine et alors que la voiture particulière reste inaccessible pour la majorité des burundais⁷. Dans un tel contexte, les opportunités pour améliorer **la situation se situent surtout dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage** afin d'apporter une assistance au gouvernement burundais (efficacité accrue des opérations de sécurités existantes, régulation et organisation du réseau), à priori sous financement des bailleurs internationaux. Des acteurs portant des solutions en mesure **d'améliorer la qualité de la maintenance ou d'accélérer la modernisation** du parc de bus à coût réduit pourraient également apporter leur expertise dans le secteur, là encore en partenariat avec les bailleurs de fonds.

⁵ Le PIB du Burundi s'élevait à seulement 3 Mds USD en 2020

⁶ Le Master Plan de la Grande Ville de Bujumbura, réalisé par le bureau singapourien Surbana Jurong en 2017 est disponible [ici](#)

⁷ Banque mondiale 2019, croissance urbaine de 5,7 % et RNB/hab de 790 USD

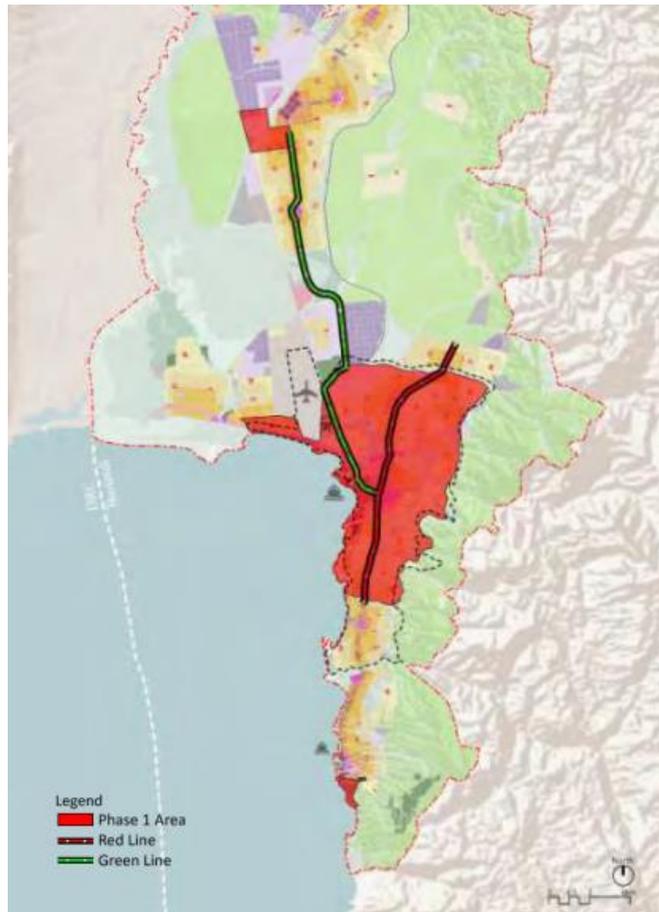


Figure 1 Itinéraire projeté des deux lignes de BRT envisagées par le Plan Détaillé de la Grande Ville de Bujumbura

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya Par le SER de Nairobi



Au Kenya, des efforts d'amélioration des transports urbains centrés sur Nairobi et portés par une multitude d'acteurs

Encore peu organisés, les transports urbains kényans reposent principalement sur la marche et les transporteurs en commun privés (bus et vans). Secteur multi-acteurs, les réseaux de transport en commun manquent de cohérence et d'efficacité. Soumise à de forts enjeux de congestion, Nairobi concentre les principaux projets de développement de réseaux de transports urbains, dont plusieurs lignes de Bus Rapid Transit (BRT) et la réhabilitation du service ferré urbain, le Commuter Rail. La dynamique à l'œuvre dans la capitale ouvre de nombreuses possibilités pour l'offre française, déjà bien implantée sur ces thématiques. En particulier, l'expertise française dans l'appui à la maîtrise d'ouvrage ou la fourniture d'outils d'aide à l'exploitation est à valoriser.

Une mobilité urbaine encore peu organisée qui repose essentiellement sur la marche et les bus privés

Comme dans la majorité des pays d'Afrique de l'Est, **aucune ville kényane ne présente de véritable réseau de transport urbain structuré**. Seule Nairobi est dotée d'un réseau de transport ferré, héritage du chemin de fer métrique de l'époque coloniale dont la part modale reste très faible, à hauteur de 0,7 %, en lien avec de fortes contraintes sur l'exploitation (peu de matériels roulants fonctionnels, faible vitesse et donc très faibles fréquences). Dès lors, la marche représente la majorité des déplacements effectués (40 % à Nairobi

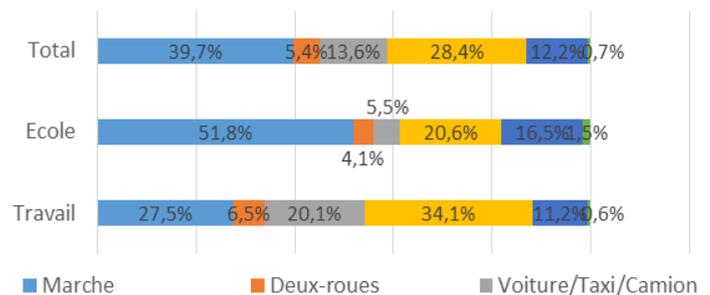


Figure 2 Partage modal sur le nombre de déplacements à Nairobi (2013) – Source : JICA Study Team

et à 45 % à Mombasa). Le reste des déplacements repose exclusivement sur l'utilisation de voitures personnelles, de taxis et de motos, mais surtout sur les services proposés par les opérateurs privés de bus (20 à 30 passagers) et de vans (les *matatus*, capacité habituelle de 14 passagers), responsables de 41 % du nombre de déplacement total à Nairobi et 36 % à Mombasa⁸, mais qui représentent la grande majorité des déplacements motorisés dans les aires urbaines secondaires⁹.

Les projets de transports urbains se concentrent dans la capitale, avec l'action d'une multitude d'acteurs dépendant de l'état central dont les contours des actions sont assez mal définis en pratique. Si sur le papier le **Nairobi Metropolitan Service (NMS)** est en charge des transports dans la métropole de Nairobi, ses actions se limitent aux travaux de voirie, à la réalisation d'une gare routière pour les *matatus* (le *Green Park Terminal*) et à des actions, au demeurant utiles, en faveur des mobilités douces (construction de trottoirs notamment) mais ne prend pas en charge les grands projets d'infrastructures de la capitale. Par ailleurs, **une autorité régulatrice, la Nairobi Metropolitan Area Transport Authority (NaMATA)**, a été créée en 2017 pour coordonner la mise en place d'un réseau de transports urbain multimodal, le *Mass Rapid Transit System (MRTS)* basé sur des lignes de *BRT* et sur un **réseau ferré urbain exploité par l'opérateur public Kenya Railway Corporation (KRC), appelé Commuter Rail** et de promouvoir les mobilités actives. Malgré le soutien des bailleurs, notamment la banque mondiale, l'influence réelle de NaMATA sur les politiques de transport reste cependant limitée devant celle d'acteurs plus importants et bien implantés comme KRC ou le *State department of Housing and Urban Development (HUD)*, notamment en raison d'effectifs encore faibles (moins de 5

⁸ La part des bus et *matatus* augmente lorsque l'on observe les passagers-km puisqu'ils représentent le principal mode de transport sur les distances plus longues.

⁹ Organisés en coopératives appelés SACCO, les opérateurs de bus et de *matatus* sont libres de lancer différentes lignes sur des itinéraires choisis par leurs soins, uniquement validés sans coordination par la *National Transport and Safety Authority*, en charge de la sécurité routière. Ainsi, Nairobi comporte près de 119 SACCO actives sur environ 90 itinéraires et 16 corridors distincts.

permanents¹⁰), d'une expertise technique à développer et d'une aire géographique de compétence encore à préciser.

Ailleurs dans le pays, la **compétence de mobilité urbaine est détenue par les *Ministry of Roads, Transport and Public Works*** des comtés. En pratique, ces acteurs se concentrent sur la construction et l'entretien des routes plutôt que de la structuration de nouveaux réseaux de transports en raison de faibles moyens financiers¹¹, d'un cadre législatif qui ne leur permet pas de réguler les bus et *matatus*, **mais surtout car les villes kényanes sont encore de trop faible ampleur pour justifier la construction de réseaux de transports collectifs de masse** en complément des services de bus et *matatus* existants.

Nairobi, seule ville du pays avec des projets concrets pour développer un système de transports en commun

Contrairement à la plupart des villes kényanes, dont la taille et le budget sont insuffisants, la métropole de Nairobi peut envisager la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré, dont des modes de transports ferrés, dits lourds. Elle est la seule à dépasser 3 M d'habitants avec un PIB de plus de 3 Mds USD, seuil de référence pour mettre en place des modes de transports lourds comme un métro dans les pays en développement¹² et concentre aussi les **enjeux en termes de congestion routière**¹³ et de report modal vers les transports en commun¹⁴. Aucune initiative n'a pourtant encore abouti sur un tel système en raison des difficultés de gouvernance et des capacités d'endettement limitées du pays. Les **freins sociaux et psychologiques** au report modal vers les transports en commun peuvent également jouer à moyen ou long terme, dans un pays où les transports en commun actuels (*matatus*) sont associés aux classes populaires tandis que la réussite sociale et l'accès au statut de classe moyenne sont fortement corrélés à l'achat d'un véhicule.

De nombreux projets et initiatives de planification des infrastructures de transport ont été menés sur les deux dernières décennies, dont l'étude réalisée par la *JICA Study Team* en 2018¹⁵ qui fixe les axes de développement du futur *MRTS* de Nairobi (voir carte). **Cette étude a pu déterminer les futurs tracés du *Commuter Rail* et du *BRT***, dont les travaux de la première ligne (ligne 2) ont été lancés fin 2020 pour un montant de 51 MUSD alloués au groupe chinois *STECOL Corporation* par le *HUD*. Le *Commuter Rail* est également en cours de modernisation avec **la réhabilitation et l'extension de la ligne 4**, qui reliera l'aéroport international Jomo Kenyatta au centre-ville. La phase 1 du projet est **financée par un prêt du Trésor français (128 MEUR) et mobilise de nombreuses entreprises françaises** : Egis pour le design et le suivi des travaux, Sogea-Satom pour les travaux de génie civil et Thalès pour la partie billettique. La phase 2 devrait être financée dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). On peut néanmoins observer une concurrence au sein des autorités kényanes entre deux approches (qui peuvent également être complémentaires) : un **attrait pour des grands projets intégrés de mass transit** comme la ligne 4 du *Commuter* ou la ligne 3 du *BRT*, possiblement financée par l'UE, la BEI et l'AFD, et la **volonté d'avancer plus vite sur de plus petits projets**, moins chers mais moins ambitieux (comme les travaux de la ligne 2 du *BRT* ou le programme « *quick wins* » de rénovation du *commuter* par KRC).

Un contexte favorable à de nombreuses opportunités mais une forte concurrence, principalement chinoise

Les perspectives de croissance du trafic et de congestion à l'horizon 2030 aboutissent à une exploitation moyenne des infrastructures routières à 160 % de leur capacité dans le cœur de la capitale, rendant **indispensable l'intervention d'acteurs spécialisés, avec une offre française riche dans ces domaines**. En dehors du groupement chargé du projet de ligne 4 du *Commuter*, **Transamo a récemment remporté un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de *NaMATA* et KRC, financé par un FEXTE**, afin

¹⁰ À titre de comparaison l'autorité organisatrice des transports de la région parisienne, IDFM, compte près de 400 employés.

¹¹ Le comté de Mombasa a consacré 13,4 USD/hab/an aux transports soit 18,4 % du budget total du comté. Les métropoles de Lyon et Johannesburg consacrent respectivement 272 USD/hab et 73 USD/hab aux transports.

¹² JICA, *The Research on Practical Approach for Urban Transport Planning*, 2011

¹³ NaMATA a estimé le coût de la congestion à Nairobi à 1 Mds USD par an, en lien avec les pertes de temps et de productivité

¹⁴ La ville est supposée compter 646 000 voitures en 2023 et 1 056 000 voitures en 2030, 58,6% des foyers devant alors posséder un véhicule contre 32,8 % actuellement.

¹⁵ Master Plan disponible [ici](#)

d'accompagner les deux organismes dans le développement et du réseau ferré, voué à accueillir 1 M de passagers par jour à l'horizon 2030, alors qu'il prend seulement en charge 10 000 d'entre eux en 2020. De plus, la **mise en place d'un système de transport complet et interconnecté**, comportant les lignes de transport collectifs lourds mais aussi les services aujourd'hui informels comme les bus et matatus, implique l'utilisation d'un **faisceau de services autour des voyageurs (information voyageurs, billettique) et de la gestion de flotte** (système de supervision, approvisionnement en matériel roulant, maintenance, fourniture de pièces détachés, formation des personnels) sur lesquels l'offre française est bien positionnée, tant sur les volets des études que les volets opérationnels. **La concurrence avec les acteurs étrangers, notamment chinois, est cependant forte.** Déjà active sur le secteur ferroviaire (construction et exploitation du Standard Gauge Railway) et de la construction de BRT, et dotée de nombreux acteurs spécialisés, **l'offre chinoise a de nombreux atouts aux yeux des autorités Kenyanes**, en particulier sur le coût et la rapidité d'exécution des travaux. Ainsi le **projet d'Expressway, doublant en viaduc Uhuru Highway, sur 27 km au cœur de Nairobi, est porté par l'entreprise chinoise CCCC (China Communications Construction Company)**. Estimé à 600 M euros, le coût de la construction sera financé **sur un format PPP en concession**¹⁶, l'entreprise récupérant ces coûts via des péages (estimés entre 100 et 1500 KES selon le trajet et le type de véhicule). Bien que contesté quant à son impact sur le paysage urbain et l'approche globale de la congestion (risque d'aggraver la congestion sur les axes perpendiculaires), le projet avance rapidement et les travaux, commencés en 2019, pourraient être terminés début 2022.

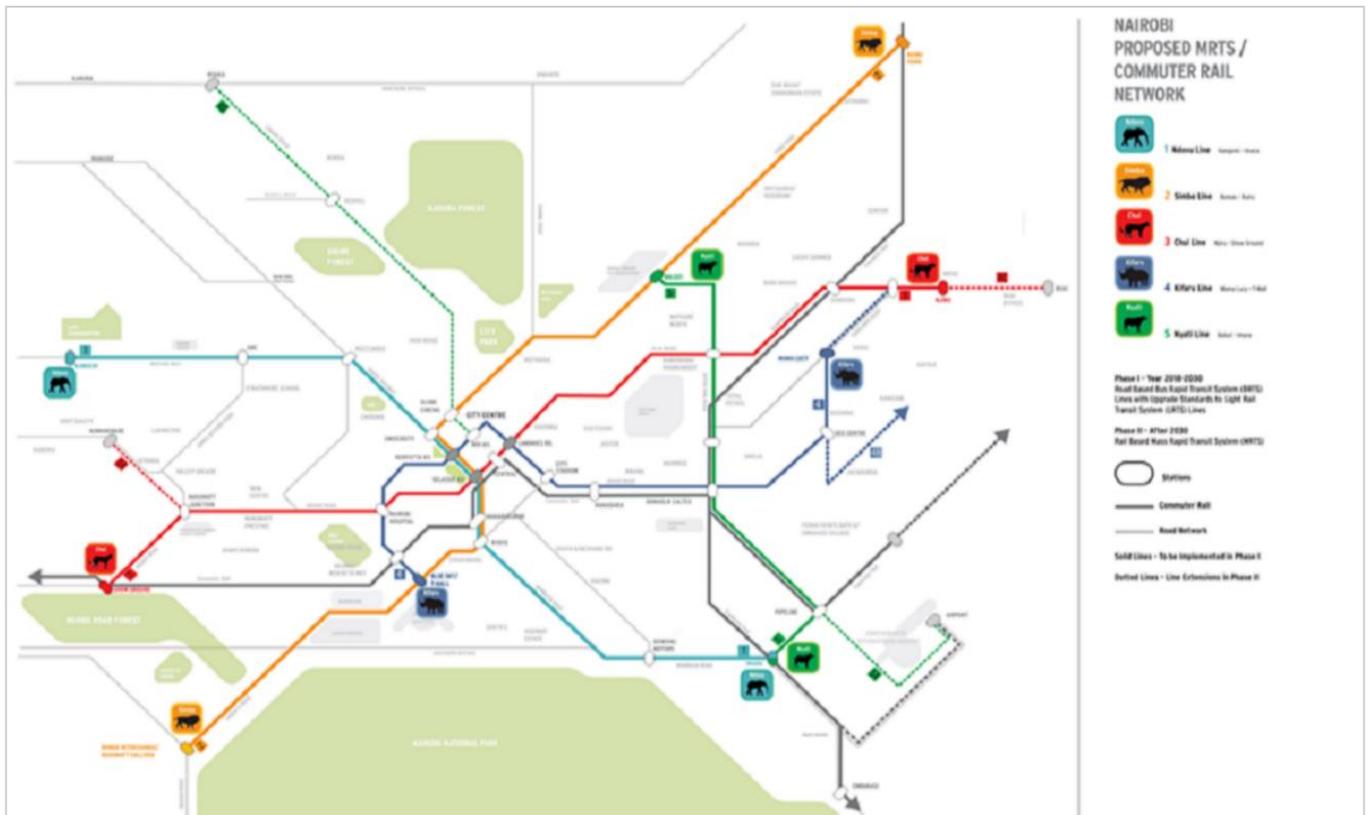


Figure 3 Itinéraire planifié du MRTS - Source : NaMATA

¹⁶ À noter que près de 150 M USD supplémentaires seront supportés par l'État kényan pour les compensations foncières et la relocalisation des réseaux.

Communauté d'Afrique de l'Est – Ouganda

Par le SE de Kampala



En Ouganda, un transport urbain désorganisé mais en construction à Kampala

Le transport urbain en Ouganda concerne essentiellement Kampala, capitale et plus grande ville du pays. La ville de Kampala proprement dite, cœur de l'agglomération, possède une population de 1,8 Mhab, auxquels s'ajoutent près de 1,7 Mhab de travailleurs effectuant des déplacements journaliers. Les déplacements urbains sont donc nombreux et s'expliquent essentiellement par la centralisation des activités économiques et politiques sur la capitale. Ils représentent néanmoins un important problème socio-économique pour le pays car ils sont la cause d'une forte congestion, qui auraient coûté plus de 800,0 MUSD en 2016 à l'Ouganda. La gestion des transports en zone urbaine est donc devenue une priorité pour la capitale ougandaise désormais à l'initiative de plusieurs projets destinés à faciliter la circulation.

Kampala, noyau d'un transport urbain encore dominé par la marche

Le principal mode de transport en commun ougandais est routier, utilisé par 70 %¹⁷ de la population¹⁸. À Kampala, seule ville à réellement comporter des transports urbains, plus de 80 % des personnes se déplaçant en transport motorisé utilisent des vans à 14 places (appelé *Matatus en Ouganda*), ces derniers représentant 22 % du total des déplacements motorisés. Les voitures privées, de leur côté, représentent 38 % des déplacements motorisés, mais transportent moins de 10 % des passagers. Finalement, les motos (*boda-bodas*) représentaient plus de 41 % des déplacements motorisés mais concernaient seulement 10 % des passagers.

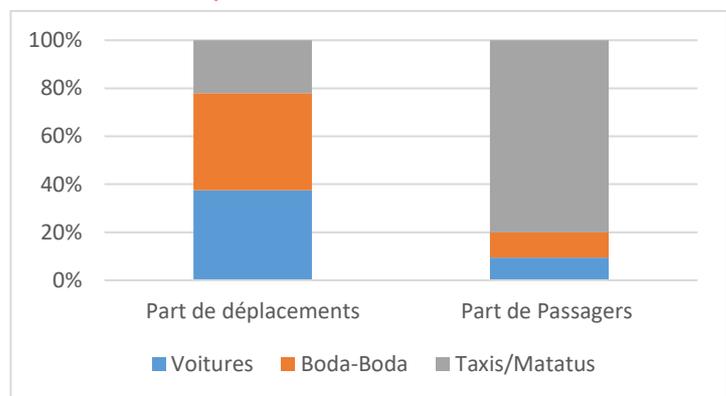


Figure 4 : Partage modal des véhicules motorisés à Kampala (2018)
– Source : KCCA Statistical Abstract

La majorité des déplacements de Kampala (46 %) restent toutefois effectués en marchant, concernant ainsi environ 70 % de la population, qui se déplacerait soit totalement soit partiellement à pied. Marcher à Kampala se révèle pourtant être une entreprise risquée car peu d'infrastructures adaptées sont mises en place et un nombre important d'automobilistes se soucient peu de la sécurité routière. Selon un rapport de l'OMS, sur 12 036 décès liés à la route en Ouganda, les premiers touchés étaient les piétons (32,5 %) suivis des motocyclistes (18 %).

Des transports en commun peu coordonnés et à hauts risques d'accident

Les transports en commun ougandais restent désorganisés et peu règlementés. **Les services d'autocars et de bus à horaires fixes couvrent tous les grands axes et constituent probablement la forme la plus sûre de transport public en Ouganda.** Néanmoins, ils représentent une faible part du transport urbain et sont essentiellement utilisés pour les trajets interurbains. Outre les bus en Ouganda, **la plupart des axes de transport routier sont couverts par un flux régulier de minibus, les Matatus.** Ces minibus n'ont pas d'horaires de départ fixes et partent uniquement lorsque les conducteurs les jugent suffisamment pleins. Ces minibus ne sont pas aussi rapides que les bus mais sont pourtant plus dangereux en raison de l'imprudence de leurs conducteurs. Ils ont toutefois l'avantage d'être plus nombreux et de couvrir une zone plus vaste que les bus, 16 000 d'entre eux circulant à Kampala chaque jour pour un chiffre d'affaire journalier de 1,5 MUSD. **Les applications de covoiturage ou de taxis sont également une possibilité pour se déplacer en ville.** S'ils sont nombreux, leurs tarifs élevés les rendent inaccessibles à une majorité de la population. **Enfin, les mototaxis (boda-boda) restent l'un des moyens de déplacement les plus répandus dans les villes ougandaises** (370 000 circulent à Kampala chaque jour pour un revenu quotidien de 4 MUSD, notamment grâce à leur rapidité dans les artères embouteillées de la capitale. Les *bodas-bodas* représentent cependant un danger important et sont vecteurs d'accidents de la route en raison d'une conduite trop souvent dangereuse (7 000

¹⁷ Bureau des Statistiques Ougandais

¹⁸ Si un train de banlieue existe à Kampala, il reste en phase de test et sa fréquentation est marginale

morts entre 2015 et 2017 dans le pays). Des initiatives entrepreneuriales existent d'ailleurs dans ce domaine, à l'image de *SafeBoda* qui entraîne des chauffeurs, leur fournit des casques – ainsi qu'à leurs passagers – et tente ainsi de rendre les trajets moins dangereux.

KCCA, force de proposition pour de nouvelles perspectives de transport en commun

Kampala Capital City Authority (KCCA), administration dépendante du gouvernement central, est l'entité légale responsable de l'aménagement urbain à Kampala. Au cours des sept dernières années, l'institution a préparé **un plan directeur pour le secteur des transports sur l'ensemble de la zone métropolitaine de Kampala** grâce à un financement de 183,7 MUSD¹⁹ par la Banque Mondiale. Jusqu'à présent, l'accent a été mis sur la réhabilitation, la mise à niveau et l'expansion du réseau routier. Néanmoins, trois nouveaux projets (un BRT, un train léger et un téléphérique) pour le transport public de masse ont récemment vu le jour pour une mise en place d'ici 2040. À des stades de concrétisation variables, ces projets visent à améliorer l'efficacité et la sécurité du système de transport pour encourager les déplacements plus durables et à réduire les nombreuses congestions en ville.

Par ailleurs, ces trois projets ne sont pas les seuls investissements de KCCA qui cherche également à améliorer la multimodalité dans la capitale et les modes actifs. À ce titre, l'itinéraire NMT (*Non-Motorized Transport*) est un exemple encourageant. Ayant vu le jour **en juin 2018, ce projet est destiné à proposer un prototype de corridor de transport multimodal intégrant piétons et cyclistes dans les artères de Kampala**. Si le tronçon ne représente que 1,5 km de long, il a le mérite d'être le tout premier projet de ce type à voir le jour en Ouganda, et parmi les premiers en Afrique de l'Est. De plus, KCCA s'est engagée à promouvoir l'expansion progressive de cette zone afin de favoriser la sécurité des vélos et des piétons en ville.

Des projets qui offrent quelques opportunités pour les acteurs français

Un système de *Bus Rapid Transit* (BRT) a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité à Kampala. Menée par l'agence JICA, elle a déjà permis de choisir un itinéraire qui permettra aux passagers (estimés à 37 000 chaque jour) de terminer leurs déplacements à pied ou à vélo en plein centre-ville. Ce BRT aurait un coût important, la construction des itinéraires prioritaires pouvant coûter plus de 400 MUSD. La complexité du régime foncier de Kampala rend notamment l'achat des terrains à la fois difficile et coûteux, la nécessité de disposer de voies exclusivement réservées aux bus gonflent également le coût des infrastructures à mettre en place.

Une alternative complémentaire au BRT portée par KCCA est le système de *Light Rail Transit* (LRT), déjà en place à Addis-Abeba depuis 2015. Les caractéristiques de sobriété énergétique et de capacité importante du LRT rendent un tel projet intéressant pour la capitale ougandaise. Selon plusieurs sources, un protocole d'entente aurait déjà été signé en 2015 avec une entreprise chinoise China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), pour mener l'étude de faisabilité et les travaux de la première phase de LRT. Depuis, si aucune avancée sur le projet n'a été publiée officiellement, il serait toutefois envisagé que le projet final comprenne un réseau de 70 à 80 km et soit plus coûteux que le BRT.

Le dernier projet envisagé par KCCA, le téléphérique, est une technologie particulièrement adaptée à la topographie de Kampala en plus de répondre aux objectifs de limitation des congestions et d'amélioration de l'offre touristique en ville. Le tracé prévu à ce jour aurait une longueur de l'ordre de 4 km et aurait des coûts en investissements initiaux moins élevés que le BRT et le LRT. La fréquentation du téléphérique devrait s'élever à 3 000 personnes par heure et par sens, réparties dans 99 cabines de 8 personnes. La fixation d'un prix approprié pour les billets constituera toutefois un défi et il devra probablement être subventionné afin d'être abordable pour la majorité de la population.

Ces projets, avantageux sur les plans environnementaux et de réponse aux besoins de transport de masse, font face au défi du financement mais pourraient générer des opportunités pour le savoir-faire français, tant pour la fourniture de matériel, la réalisation de travaux, l'ingénierie ou encore l'exploitation. En particulier, le LRT, pourrait profiter de l'expérience du projet de *Commuter Rail* développé au Kenya depuis 2019 avec la participation d'entreprises françaises. Plusieurs sociétés françaises sont également mondialement reconnues pour leur technologie en matière de téléphérique, et pourraient tirer leur épingle du jeu si un tel projet était choisi.

¹⁹ Plan disponible [ici](#)



Communauté d'Afrique de l'Est – Rwanda

Par l'Ambassade de France au Rwanda



Malgré une volonté politique forte, des projets de transport urbain qui peinent à se concrétiser

Si Kigali connaît un niveau de congestion inférieur à celui des capitales des pays voisins, le besoin de transport public actuel et futur est important, d'autant plus qu'il est uniquement organisé aujourd'hui autour d'opérateurs privés et artisanaux. Conscientes de l'enjeu de développer rapidement de nouvelles solutions modernes de mobilité pour la capitale, les autorités rwandaises s'orientent vers la mise en place d'un système de transport multimodal, mais les prises de décision sont ralenties en raison de capacités techniques et financières encore insuffisantes. L'expertise française dans le secteur est bien identifiée par les autorités rwandaises, et de nombreuses opportunités existent, bien que des solutions doivent encore être apportées à la question du financement, point critique de ce type de projets.

Une offre de transports urbains collectifs encore limitée, en particulier dans les villes secondaires

Le Rwanda est l'un des pays les plus denses au monde, comptant 12,6 Mhab en 2019, mais conserve toutefois un taux d'urbanisation encore faible, de l'ordre de 17,3 %. La capitale et cœur économique et politique du pays, **Kigali, comptera cependant plus de 3,8 Mhab en 2050, soit 2 millions d'habitants supplémentaires par rapport à aujourd'hui**. Bien que la congestion ne caractérise pas encore la ville de Kigali, urbanisation et étalement urbain génèrent des besoins croissants de mobilité avec l'allongement des distances de déplacement et l'augmentation du nombre d'usagers. En outre, la topographie complexe de ce pays, communément appelé « le pays des mille collines », implique des contraintes spécifiques.

Le taux de motorisation (automobiles et deux-roues) est en pleine croissance au Rwanda, en l'absence d'une offre suffisante de transports publics qui puisse fournir des services de haute qualité²⁰. Les moto-taxis notamment prennent une part significative du marché des déplacements (12 % de part modale totale, mais plus de 50 % des déplacements motorisés)²¹. Dans la capitale, bien que 64 % de la population utilise les transports en commun régulièrement, environ 40 % doit marcher plus de 20 minutes pour rejoindre l'arrêt le plus proche.

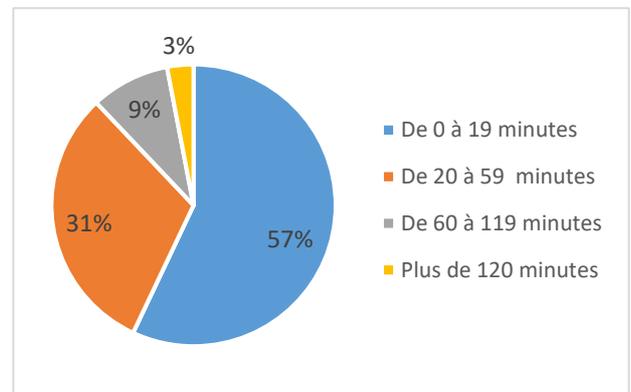


Figure 5 : Temps de marche jusqu'à l'arrêt de transport en commun le plus proche à Kigali²

Au-delà de la disponibilité, les transports en commun au Rwanda sont chers et cela limite l'accès aux modes motorisés pour un grand nombre de citoyens. À Kigali, un ticket de bus coûte 200 RWF (environ 0,20 USD), pour un salaire moyen de 68 USD par mois.

Une stratégie ambitieuse de développement des transports publics à Kigali, en adéquation avec la volonté de faire de la capitale une vitrine de développement à l'échelle régionale

L'ensemble des parties prenantes rwandaises du secteur des transports urbains s'accordent sur l'importance de développer rapidement de nouveaux moyens de se déplacer dans la capitale, pour faire face à i) l'augmentation de l'utilisation croissante des véhicules privées, ii) l'augmentation de la longueur des trajets en raison de l'aménagement actuel du territoire et de la topographie, iii) la problématique croissante de la saturation du réseau routier et iv) l'augmentation de l'émission des gaz à effet de serre.

²⁰ Le nombre de deux-roues augmenteraient de 8,5 % chaque année – *Policies for sustainable accessibility and mobility in cities of Rwanda*, SSATP, Décembre 2018

²¹ *Transport Plan, Kigali Master Plan 2050, 2020* – Disponible [ICI](#).

Le gouvernement rwandais s'est donc engagé dans une stratégie de développement ambitieuse de ces infrastructures, comme décrit dans le Master Plan Transport de Kigali, réalisé en 2020, et vise à faire de la ville de Kigali une ville orientée vers le transport public, en créant un réseau de transport complet et durable. Différents projets innovants sont évoqués, les autorités semblant s'orienter aujourd'hui vers une solution multimodale.

Le Ministère des infrastructures, avec le soutien de la Banque Mondiale, avait conduit dans un premier temps une étude préliminaire sur la mise en œuvre d'un **réseau BRT équipé de bus électriques et d'un système intégré de billettique et de communication, à l'échelle de la ville de Kigali**. Les résultats de cette étude ont identifié quatre corridors, d'une longueur totale de 100 km (voir figure 2). Probablement surdimensionné, le montant total du projet avait été estimé à 802 MUSD. La ligne 1 du BRT (corridor est-ouest), dont le coût avait été estimé à 229 MUSD, avait été identifiée comme ligne prioritaire.

En complément, et souvent suite à des démarchages directs d'entreprises privés, les autorités rwandaises s'orientent vers la mise en place de lignes de *Personal Rapid Transit* (PRT) et une ou plusieurs lignes de transport par câble. La solution de PRT, entendue par les autorités rwandaises comme un train en viaduc de faible capacité comme existant dans certains aéroports, ne semble pas répondre au besoin de transport de masse de la capitale rwandaise, ni être en adéquation avec les ressources financières du pays, sa réalisation effective semble donc très peu réaliste. Le transport par câble est en revanche plus intéressant et pertinent au regard de la topographie de la capitale rwandaise, de son réseau viaire étroit et de la relative flexibilité de ce mode de transport.

L'autorité régulatrice RURA étudie aussi actuellement un projet de gestion intelligente du trafic routier dans la ville de Kigali et au-delà.

Malgré cette volonté affichée, la confusion règne sur ces projets où existe une offre française complète

Bien que le besoin de transport public actuel et futur soit important, la mise en œuvre de ces projets structurants pour l'organisation d'une ville comme Kigali peinent à démarrer. **La multiplicité des acteurs, associée à des visions divergentes, ralentit les prises de décisions.** Différentes institutions publiques sont en effet impliquées : la Ville de Kigali pour l'aménagement urbain, la Rwanda Transport Development Authority (RTDA) en charge de la gestion des routes et autres infrastructures de transport, la Rwanda Utilities Regulatory Authority (RURA) qui est l'autorité régulatrice et le Ministère des Infrastructures qui garde le pouvoir de décision finale en lien avec le Ministère des Finances. **Les offres concurrentes de transport public ont du mal à être appréciées par les autorités Rwandaises dans un contexte de capacité technique en progrès mais restant insuffisante, et ce malgré une volonté politique forte.**

La question du financement de ces infrastructures est un point primordial. Alors que la dette publique du Rwanda pourrait atteindre 80 %²² du PIB d'ici les deux prochaines années selon le FMI, le pays chercherait à développer des projets via des partenariats public-privé, notamment dans le secteur des transports urbains. Le Rwanda Development Board (RDB)²³ s'est ainsi doté d'une unité PPP, en lien avec les ministères techniques.

Les opportunités pour l'offre française, reconnue au Rwanda, sont donc nombreuses, que ce soit pour des missions d'assistance technique ou pour la mise en œuvre directe de projets. En 2019, le bureau d'ingénierie français Transitec a notamment réalisé une assistance technique sur la restructuration du réseau de bus actuel et le modèle économique des opérateurs.

Lors de la visite du Président de la République au Rwanda le 27 mai dernier, l'expertise française du secteur de la mobilité a été mise en avant lors de la signature de la **déclaration d'intention entre le Rwanda et la France concernant le financement et la mise en œuvre de projets prioritaires au Rwanda**. Dans le cadre de cette feuille de route, la France se déclare prête à mobiliser jusqu'à 370 MEUR sur une série de projets pré-identifiés et d'axes prioritaires sur la période 2021-2023, notamment dans le secteur des transports publics.

²² La dette publique est portée à 76 % par les institutions multilatérales, 12 % par les créanciers bilatéraux, et 12 % par des créanciers commerciaux

²³ Le RDB est l'agence en charge de la promotion du Rwanda et du soutien aux investisseurs étrangers

Communauté d'Afrique de l'Est – Soudan du Sud Sud *Par le SE de Kampala*



Au Soudan du Sud, peu d'avancées en matière de transports urbains depuis l'indépendance

En 2020, la population urbaine du Soudan du Sud représentait 20 % de la population totale (soit 2,3 Mhab) et se concentrait essentiellement autour de la capitale Juba (env. 500 000 hab). Les transports urbains sont encore extrêmement peu développés et peu organisés au Soudan du Sud. Les routes sont pour la plupart en très mauvais état, beaucoup ne sont pas asphaltées, et elles sont souvent impraticables après la moindre pluie. Par ailleurs, le secteur ne reçoit que peu d'investissements et souffre de la crise humanitaire que traverse le pays.

Des infrastructures routières insuffisantes pour la mobilité en ville

Alors que le pays ne comportait que 70 km de routes asphaltées dans l'ensemble du pays en 2011, soit un ratio de 35 m pour 1000 hab²⁴, le Soudan du Sud manque d'infrastructure dédiées aux transports urbains. **L'instabilité politique du pays et la situation de grave insécurité alimentaire** dans laquelle près de 7,2 Mhab se trouveraient d'après les Nations Unies, rendent les investissements dans le secteur particulièrement faibles, notamment de la part des bailleurs de fond. **Ce déficit d'infrastructures important pèse pourtant sur le développement des activités économiques de la capitale et du pays**, et empêche le développement durable des villes sud-soudanaises. Au-delà de ce déficit d'infrastructures de base, les transports en commun restent peu développés, les bus et les taxis en constituant la plus grande partie. Ceux-ci appartiennent habituellement à des propriétaires privés possédant également des minibuses ou des taxis motos (*bodas-bodas*), risqués et dont l'absence de gestion participe aux congestions. Les taxis, parfois référencés dans une application de commande (*Shilu ANA*) sont aussi utilisés mais moins répandus car plus coûteux.

Des aides internationales pourtant présentes depuis 2011 pour développer des infrastructures essentiellement routières

À la demande du gouvernement, la Banque Africaine de Développement (BAD) a entrepris en 2011 un projet de développement des infrastructures de transport, notamment en ville. Si plusieurs bailleurs de fond internationaux se sont joints à ce projet, seule l'agence de développement japonaise, **la JICA, a porté des projets de transport urbain** en investissant notamment dans la construction du *New Juba Nile Bridge*, dans l'expansion du Port de Juba et dans le renforcement des capacités de la capitale en matière de maintenance et de gestion des routes. En 2010, l'agence japonaise a également réalisé une étude visant à amender le *Master Plan* transport de Juba concernant les années 2009-2015. Cet amendement, réalisé en partenariat avec Ministère des Routes et des Transports (MTR), le Gouvernement du Soudan du Sud (GOSS), le Ministère des Infrastructures Physiques (MOPI) et le Gouvernement de l'État d'Equatoria Centrale consiste notamment en des études de faisabilité pour les projets prioritaires et le renfort des capacités du MTR et du MOPI.

Un *Master Plan* réalisé en 2010 grâce à l'aide du Japon et aux résultats mal connus

Le *Master Plan*²⁵ (2009-2015), réalisé par la JICA, est un **des rares outils de planification des transports disponible au Soudan du Sud**. Ce plan reconnaît notamment la nécessité de répondre à l'expansion rapide de la capitale par le biais d'une organisation des transports plus efficace. Entre 2009 et 2015, 510,0 MUSD auraient ainsi été dépensés par les parties prenantes pour construire de nouvelles infrastructures routières et réhabiliter les anciennes. Des plans d'aménagement pour les autres villes majeures du pays ont ensuite été mis en place (notamment à Malakal, Wau, Aweil, Bor et Yei). Au total, ce sont plus de 100 km de routes urbaines qui devaient être rendus utilisables en toute saison et autant de routes asphaltées qui devaient voir le jour. Près de 140 km de routes asphaltées additionnelles étaient notamment prévus ainsi que la construction de deux ponts à Juba. La longueur totale de routes pavées visée pour 2020 était alors de 300 km. Le coût total de ce deuxième programme était estimé à 1,25 MUSD.

²⁴ Contre 128,0 m/khab en Afrique subsaharienne et 700,0 m/khab dans les autres pays en développement en 2011

²⁵ Partie 2 disponible [ici](#), Partie 3 disponible [ici](#)

Communauté d'Afrique de l'Est – Tanzanie

Par le SE de Dar es Salam



L'amélioration des transports urbains progresse surtout à Dar es Salam

Des progrès encourageants méritent d'être signalés au niveau national, depuis les années 90 où les transports en commun étaient majoritairement opérés par des acteurs informels. À Dar es Salam, le réseau de bus rapides est apprécié et des projets de lignes ferroviaires reliant son centre-ville à l'aéroport sont évoqués dans le nouveau plan directeur de développement²⁶ de la ville qui remplacera la version obsolète de 1979.

Les réseaux des transports urbains sont généralement peu structurés et saturés

Les minibus et vans (appelés *dala dala* en Tanzanie) ont été légalisés en 1978 pour répondre partiellement à une demande toujours croissante et les triporteurs (*bajaji*) continuent de se faufiler dans les villes du pays, aux côtés des motos-taxis (*boda boda*). La politique nationale des transports, définie en 2003, est réglementée par le ministère des travaux publics et des transports, en coordination avec le ministère des finances, l'administration routière régionale et la commission au plan. **Les déplacements quotidiens en zones urbaines sont assurés par les transports publics (environ 60 %), les voitures privées (10 %), les motos et par la marche à pied (30 %).**

Comme dans la majorité des pays d'Afrique de l'Est, **aucune ville tanzanienne ne présente de véritable réseau structuré de transports urbains.** La voirie n'est globalement pas en bon état bien que de meilleure qualité dans les principales villes du pays comme Dar es Salam, Arusha ou Mwanza. Le réseau de trains de banlieue, mis en place en octobre 2012, à la demande du gouvernement pour décongestionner Dar es Salam, reste insuffisamment développé (seulement 14 000 passagers/j). Le réseau de minibus privés (*dala dala*) est désordonné et le matériel est globalement obsolète.

Dar es Salam, seule ville du pays profitant de projets significatifs en matière de transports en commun

La pression démographique et la densité des constructions contribuent à aggraver les difficultés de circulation, le niveau de pollution de l'air et le nombre d'accidents de la route. Au cours des 20 dernières années, la population de Dar es Salam est passée de moins d'1,0 Mhab à plus de 7,0 M Hab²⁷. Désormais, Dar es Salam figure au premier plan des villes africaines, s'imposant comme la troisième ville à la croissance la plus rapide du continent.

Soumise à de forts problèmes de congestion, **Dar es Salam concentre les principaux projets de développement des transports urbains :** construction de **passerelles routières** (*fly over*) et du nouveau **terminal de bus** de Magufuli (capacité d'accueil de 700 bus interurbains, desservant 224 000 passagers par jour), expansion d'une **section de route à huit voies** (centre-ville - Kimara - Kibaha), extension du **réseau du Bus Rapid Transit** (BRT) et réhabilitation de **lignes ferroviaires urbaines.**

Grâce au BRT, le premier du genre installé en Afrique de l'Est, Dar es Salam a été la première ville africaine à remporter le « prix des transports durables » en 2018.

La première phase du projet BRT a été financée par la Banque mondiale (135 MUSD) et le réseau a débuté ses activités le 16 mai 2016. Actuellement, il s'étend sur **21,0 km de routes principales** et dessert **160 000 passagers par jour en moyenne, avec une flotte de 120 bus.** Un premier accord a été finalisé entre l'agence publique *Dar es Salaam Bus Rapid Transit (DART)* et l'exploitant *UDA Rapid Transit Public Limited Company (Udart)* pour gérer la circulation des bus et répondre à la demande. **Fin 2021, le système devrait transporter plus de 300 000 passagers par jour pour un tarif moyen de 650 TZS (env. 0,28 USD)** grâce à l'introduction de 70 bus supplémentaires, fournis par le chinois Golden Dragon. DART est à la fois le régulateur et le propriétaire des infrastructures ; l'agence a réduit de plus de moitié les temps de trajet pour les résidents

²⁶ Version 1 de 2016 disponible [ici](#)

²⁷ UN World Urbanisation Prospects

qui devaient auparavant subir plus de quatre heures de bouchons chaque jour. Dans les gares dotées de voies de dépassement, certains bus peuvent fournir un service express vers des destinations clés, ce qui permet de gagner encore plus de temps.

Le projet BRT est activé en six phases qui couvriront l'ensemble de la ville avec un service de bonne qualité et des infrastructures cyclables et pédestres associées. La phase II (travaux achevés fin 2022) est soutenue par la Banque Africaine de Développement (159 MUSD) et les phases III et IV seront soutenues par la Banque Mondiale. **L'Agence Française de Développement négocie avec les autorités tanzaniennes pour la construction des infrastructures de la phase V** dont la conception détaillée sera financée par la Banque mondiale.

Desservant l'axe clé de Morogoro Road à travers le centre-ville, **la ligne actuelle améliore aussi la circulation des piétons et des cyclistes** (pistes cyclables, trottoirs) et elle assure une meilleure sécurité des piétons avec des passages au niveau du sol bien conçus et conformes aux principes d'accessibilité universelle.

Le **programme 2021-2027 de coopération de l'UE**, encore en discussion, pourrait inclure un volet dédié à la « ville durable » (*smart cities*) même si l'essentiel de l'aide européenne viserait les milieux ruraux, la lutte contre le changement climatique et la réduction de la pauvreté. L'UE pourrait ainsi soutenir certains projets pour améliorer les transports urbains en les digitalisant avec l'objectif majeur d'améliorer les services urbains au profit de la frange de population la plus défavorisée.

Des opportunités pour les entreprises françaises mais une forte concurrence chinoise

Par ailleurs, la thématique de la ville présente de belles opportunités pour les sociétés françaises. **Leur expertise en matière d'outils et d'aide à la signalisation ainsi qu'à l'exploitation de réseaux de transports urbains est reconnue.** La concurrence avec les acteurs étrangers, notamment chinois, est cependant forte. Déjà très actives en Tanzanie (construction du BRT Phase II à Dar es Salam), **les sociétés chinoises restent très compétitives**, en particulier en matière de coût et de rapidité d'exécution des travaux.

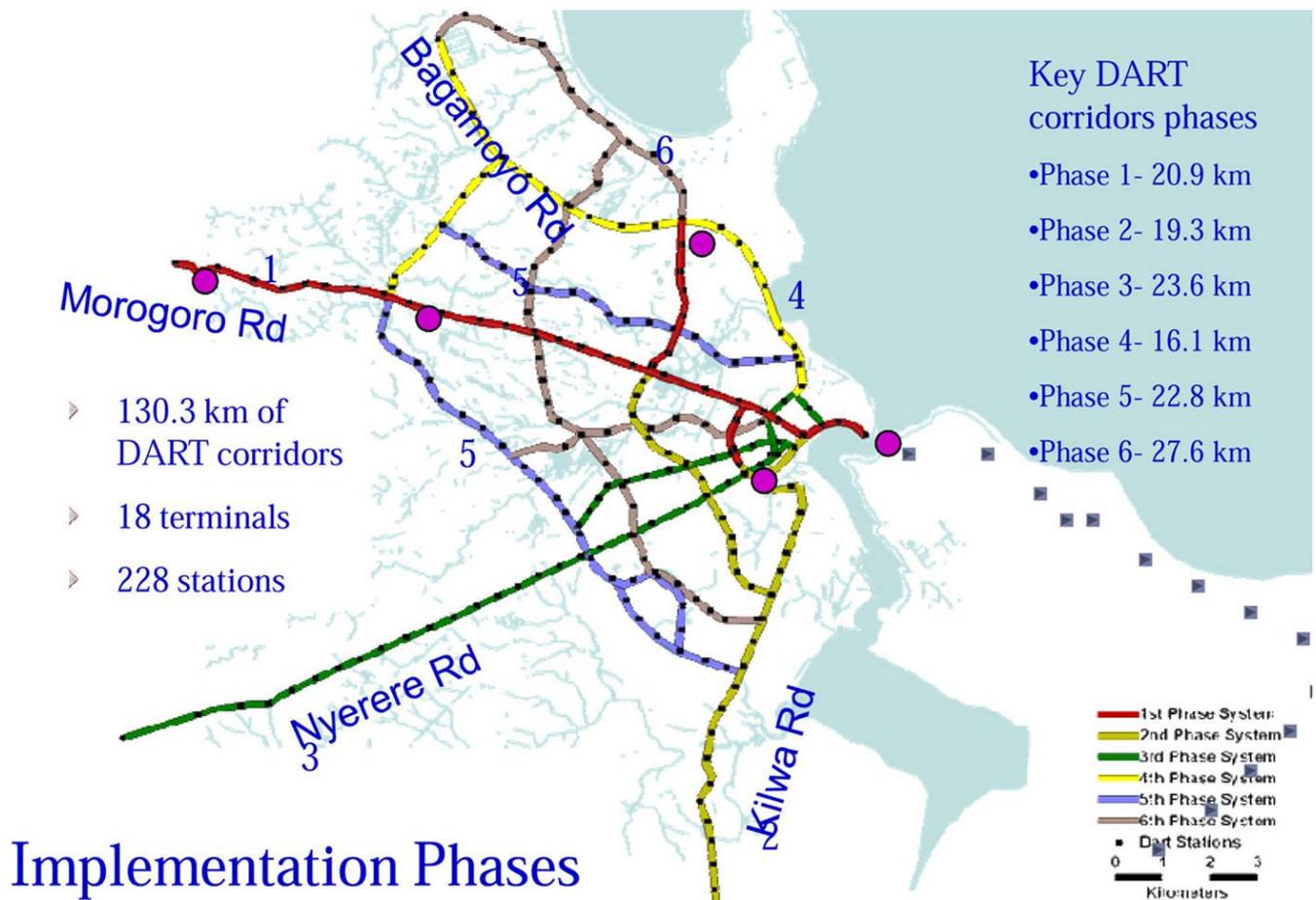


Figure 7 Itinéraire planifié du BRT à Dar es Salam - Source DART

Indicateurs régionaux : Communauté d'Afrique de l'Est

| Indicateurs Pays | Burundi | Kenya | Ouganda | Rwanda | Sud Soudan | Tanzanie |
|---|---------|-------|---------|--------|------------|----------|
| Population (M hab.) ONU, 2020 | 11,9 | 53,8 | 45,7 | 13,0 | 11,2 | 59,7 |
| Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020 | 3,1 | 2,3 | 3,6 | 2,6 | 0,9 | 3,0 |
| Macroéconomie | | | | | | |
| PIB (Mds USD) FMI, 2019 | 3,6 | 98,6 | 30,7 | 10,2 | 3,7 | 67,2 |
| PIB/hab (USD) FMI, 2019 | 310 | 1 998 | 770 | 825 | 275 | 1 159 |
| Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019 | 1,8 | 5,6 | 4,9 | 10,1 | 11,3 | 6,3 |
| Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019 | 5,1 | 5,8 | 3,6 | 6,7 | 30,0 | 3,8 |
| Finances Publiques | | | | | | |
| Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019 | -6,0 | -7,8 | -6,7 | -5,2 | -0,3 | -2,9 |
| Dette publique (%PIB) FMI, 2019 | 59,4 | 60,8 | 40,0 | 55,8 | 41,8 | 38,1 |
| Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019 | 16,6 | 31,3 | 26,6 | 45,1 | 0,0 | 27,4 |
| Echanges | | | | | | |
| Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019 | -19,8 | -12,0 | -13,2 | -15,1 | - | -6,6 |
| Exportation française vers (MEUR)* | 7,6 | 173,0 | 26,5 | 20,9 | 3,5 | 62,2 |
| Importation française depuis (MEUR)* | 3,3 | 110,5 | 11,8 | 4,4 | 0,2 | 33,6 |
| Balance courante (%PIB) FMI, 2019 | -16,4 | -4,5 | -9,5 | -9,2 | -2,5 | -3,2 |
| Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019 | 1,4 | 2,9 | 4,6 | 2,6 | 34,4 | 0,6 |
| Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019 | 0,7 | 4,7 | 3,7 | 3,6 | 0,2 | 4,6 |
| Développement | | | | | | |
| IDH, BM, 2019 | 0,42 | 0,58 | 0,53 | 0,54 | 0,41 | 0,53 |
| Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU | 61,0 | 66,2 | 62,8 | 68,4 | 57,4 | 64,8 |
| Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM | 71,8 | 36,8 | 41,7 | 55,5 | 42,7 | 49,1 |
| Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014 | 0,04 | 0,31 | 0,14 | 0,08 | 0,14 | 0,23 |
| Notation Dette Douveraine | | | | | | |
| S&P | - | B+ | B | B+ | - | - |
| Moody's | - | B2 | B2 | B2 | - | B2 |
| Fitch | - | B+ | B+ | B+ | - | - |
| Politique Monétaire | | | | | | |
| Taux directeur ** | - | 7,0 | 7,0 | 4,5 | - | 5,0 |

Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis-Abeba



À Djibouti, un réseau de transports urbains fragmenté et sous-exploité

La population djiboutienne citadine utilise encore massivement la marche à pied comme moyen de déplacement. En raison d'une forte croissance démographique et de l'étalement urbain de la capitale (Djibouti-ville), le renforcement et le développement des transports urbains constituent un enjeu fort pour les autorités djiboutiennes. A ce stade, les différents modes de transports urbains motorisés, souvent vétustes, ne répondent pas à la demande de la population. Cette situation est renforcée par la fragmentation de la régulation du secteur entre différentes entités peu efficaces.

Une offre de transports urbains peu efficiente

À Djibouti, en raison d'une offre de transports urbains au coût élevé et peu pratique, la marche demeure le principal moyen de déplacement en ville (50 % de la population utilise ce mode). En effet, dans la capitale Djibouti-ville (600 000 habitants), seuls 3 % de la population possèderaient une voiture, 0,5 % une moto, et 25 % un vélo. En outre, les alternatives à la marche représentent un coût – 150 FDJ en moyenne (0,8 USD/jour) – relativement élevé par rapport aux revenus des foyers (les dépenses de transport publics représentent plus de 15 % du total des dépenses des ménages). Si les déplacements motorisés existent, ils s'effectuent majoritairement en *midibus* (30 à 35 places assises), *minibus* (12/14 places), triporteurs (*bajaj*, et *tuktuk*) et les usagers doivent emprunter en moyenne trois moyens de transport par trajet.

Faute d'entretien et de renouvellement des véhicules de transports collectifs, ces derniers se détériorent. Pour faire face à la demande, des offres alternatives portées par le secteur privé se sont développées, telles que les bus privés loués à la journée à des conducteurs professionnels.

Une difficile structuration du secteur

La réglementation des transports urbains, fragmentée, limite le développement du secteur. Au moins 6 ministères différents²⁸ disposeraient de prérogatives sur ce secteur. Le ministère des Infrastructures et des Équipements reste toutefois l'entité en charge de la coordination des parties prenantes. En parallèle, les propriétaires d'autobus et de taxis, regroupés en associations, peuvent influencer sur des prises de décisions impactant le secteur. **Ce manque de coordination explique l'absence d'un véritable système de transport urbain intégré et structuré.**

Un secteur délaissé par les autorités au profit de vastes projets d'infrastructures lourdes

Dans le cadre du programme *Vision 2035* lancé en 2014, le gouvernement djiboutien ambitionne de faire du pays **un hub logistique en Afrique de l'Est. Le pays a donc investi en priorité dans des infrastructures portuaires et logistiques, au détriment des transports urbains.**

Avantagé par sa position géostratégique sur le détroit de Bab-el-Mandeb (sur l'une des plus importantes routes commerciales maritimes du monde), **Djibouti privilégie avant tout le renforcement de sa connectivité régionale et continentale**²⁹. Ainsi, depuis les années 2000, **5 ports**³⁰, **une zone franche et une ligne ferroviaire reliant le pays à l'Éthiopie ont été construits, tandis qu'un vaste projet de parc industriel est en cours de réalisation**³¹.

²⁸ Ministères : i) de l'Équipement et des Transports (en charge de la régulation et de la planification du secteur) ; ii) de l'Urbanisme, de l'Environnement et du Tourisme (mise en œuvre des projets environnementaux et de développement durable) ; iii) du Logement ; (iv) de l'Économie et des Finances en charge de l'Industrie ; (v) du Budget ; (vi) de l'Intérieur.

²⁹ Avec différents projets : modernisation du poste frontière de Galafi (point d'entrée le plus fréquenté entre Djibouti et l'Éthiopie), le Trade Facilitation Program (TFP) financé par l'UE (48 M EUR) et visant à renforcer l'intégration régionale de Djibouti grâce à la suppression progressive des barrières commerciales à la frontière, projet UE (32 M EUR) qui vise à fluidifier les échanges commerciaux éthio-djiboutiens ou ambition de développer ses capacités aéroportuaires à travers la construction d'un nouvel aéroport

³⁰ Port Autonome International de Djibouti, *Doraleh Containeur Terminal*, *Terminal Horizon*, *Doraleh Multipurpose Terminal*, Port de Tadjoura et le Port du Ghoubet.

³¹ Complexe d'industrie lourde de Damerjog (DDID).

Cette stratégie explique l'absence de projets tournés vers l'amélioration du réseau de transports urbains financés par le gouvernement ou les bailleurs. En effet, d'après la Banque mondiale (BM), le secteur ne recevrait pour le moment aucune subvention extérieure. À titre d'exemple, le portefeuille de la BM comprend 22 projets à Djibouti (236,7 M USD) dont aucun ne concerne le secteur des transports urbains. Dans le cadre de son prochain programme de coopération conjoint 2021-2027, l'UE ne semble pas non plus prioriser les transports urbains³². Il en est de même pour la Banque africaine de développement qui ne soutient pas directement le développement des transports urbains. **En revanche, pour sa programmation sur la période 2022-2025, l'AFD s'orienterait vers le développement urbain intégré, bien qu'aucun projet n'ait été mentionné à ce stade.**

³² Les secteurs prioritaires concernent l'eau et l'assainissement, la sécurité alimentaire et la gouvernance.

Corne de l'Afrique – Érythrée

Par le SE d'Addis-Abeba



En Érythrée, le réseau de transports urbains est très limité et son développement contraint par les problématiques politiques

Après 30 ans de guerre d'indépendance avec l'Éthiopie, l'Érythrée ne lance la réhabilitation de ses infrastructures routières qu'après son indépendance en 1993. Malgré les efforts du gouvernement érythréen (construction de routes, importation de véhicules), le réseau de transport urbain reste rudimentaire. La normalisation des relations avec l'Éthiopie en 2018 avait encouragé des bailleurs (Chine, Union Européenne) à s'engager dans le secteur mais leurs efforts se sont soldés par un échec en raison du « non-engagement » des pouvoirs publics. L'étroitesse du marché et un climat des affaires défavorable limitent considérablement les opportunités.

Une organisation des transports marquée par les évolutions politiques du pays

Le développement urbain en Érythrée a traversé plusieurs phases historiques : (i) l'établissement des principales villes érythréennes pendant la colonisation italienne (1890-1941), (ii) la stagnation du développement urbain durant l'administration coloniale britannique (1941-1952) et (iii) la dégradation des infrastructures lors de l'annexion de l'Érythrée par l'Éthiopie (1961-1991).

Depuis l'indépendance de l'Érythrée en 1993, le gouvernement a réalisé des investissements dans le déploiement du réseau de transports urbains avec, par exemple, une rocade construite autour d'Asmara. Selon le ministère des Transports et des Communications, le gouvernement aurait investi environ 970 M de Nakfa (65 MUSD) pour l'importation de véhicules (2 100 bus dont 1 400 importés par le secteur privé, 1 505 taxis et 600 minibus).

Ainsi, le réseau de transports répondrait désormais mieux à la demande croissante de déplacements mais reste cependant inégal. Selon les pouvoirs publics, alors qu'en 1993 le nombre de passagers était de seulement 9,8 M par an, ce nombre serait passé à 92,4 M en 2017. Néanmoins, parmi les trois principales villes du pays (Asmara, Massawa et Mendefera), Asmara (la capitale) et Massawa disposeraient des meilleures dessertes (bus, taxis, minibus) tandis que Mendefera (sud-est de la capitale) accueillerait peu d'installations de transport public, et les résidents dépendraient des vélos et des charrettes à cheval et à âne.

Malgré la présence d'acteurs privés, le réseau de transports urbains est surtout exploité par le gouvernement. L'Érythrée compterait trois opérateurs privés : *Zoba Maakel* (de loin le plus important), *Gemel* et *Asmara Bus Company*. Néanmoins, le gouvernement demeure le plus gros opérateur à travers sa compagnie de transport *Harat Transport Company*.

Un secteur relativement soutenu par les bailleurs mais qui présente peu d'opportunités d'investissements

La normalisation des relations avec l'Éthiopie en 2018 a marqué la reprise de l'activité des bailleurs, notamment dans le secteur des transports. L'accord de paix signé en juillet 2018 a permis la brève réouverture des frontières, l'accès aux routes et ports érythréens par les acteurs Ethiopiens et la reprise des échanges commerciaux sur une année (frontières refermées en juillet 2019). Ainsi, en 2018, la Chine via l'*EximBank* a octroyé un prêt de 87 MUSD pour la construction d'une route (Adi-Guaedad à Habela) et lancé des travaux pour relier l'Éthiopie au Port d'Assab en Érythrée³³. Par ailleurs, la même année, l'Union Européenne (UE) s'est engagée dans un projet (20 M EUR) de réhabilitation de trois axes routiers reliant l'Érythrée à l'Éthiopie et au Soudan (Nefasit – Mekelle ; Dekemhare – Adwa ; Mendefera – Barentu). Approuvée en 2019, une deuxième phase du projet (60 MEUR)³⁴ visait à restaurer la connexion entre le port de Massawa en Érythrée et la frontière

³³ La route de jonction Melodoni-Manda-Bure de 72 km serait construite par une entreprise chinoise, Shandong Liquino Group, et supervisée par Smek International (entreprise singapourienne), pour un coût total de 2 Mds ETB (50 M USD).

³⁴ *Reconnecting Eritrea and Ethiopia through rehabilitation of the main arterial roads in Eritrea – Phase 2*

éthiopienne (Massawa - Nefasit - Ser'ha - Zelambesa), projet depuis controversé³⁵. Néanmoins, en juin 2021, l'UE s'est désengagée de ce projet en raison d'un « manque de feu vert de la part des pouvoirs publics »³⁶.

En l'état, le secteur des transports publics ne présente pas d'opportunité pour les acteurs privés étrangers. Le marché érythréen est étroit (environ 4 M d'habitants) et le pays connaît un exode massif : le gouvernement refuse de mettre en œuvre des réformes en matière de droits civils, politiques, sociaux et culturels ; continue de pratiquer des détentions arbitraires, d'imposer du travail forcé au sein du « service national » et limite les libertés fondamentales (expression, association, religion), entraînant une fuite des populations. En outre, le marché érythréen est structurellement dominé par l'État et son climat des affaires est décourageant (L'Erythrée est classé par *Doing Business 2020* au rang 189 sur 190).



Figure 8 : Les réseaux de transport en Érythrée

³⁵ Ce projet a fait l'objet d'une attaque en justice par la Commission des droits de l'Homme en raison des « travailleurs forcés » qui auraient été recrutés dans le cadre de ce projet.

³⁶ Les fonds de l'UE initialement destinés à financer neuf projets d'infrastructures, d'une valeur de 121 M EUR, ont été réaffectés à d'autres projets dans la région.

Corne de l'Afrique – Éthiopie Par le SE d'Addis-Abeba



En Éthiopie, le secteur des transports urbains est fortement soutenu par les bailleurs de fonds

Avec près de 112 M d'habitants et une urbanisation rapide et concentrée dans la capitale (au moins 25 % des citoyens vivent dans la capitale Addis-Abeba), la question des transports urbains constitue un enjeu prioritaire pour les autorités éthiopiennes. Actuellement, la marche et les transports collectifs informels privés et publics (minibus, midibus, taxis, bus, bajaj) constituent l'essentiel des déplacements en ville. Les réseaux de transports urbains restent encore peu développés sur l'ensemble du pays à l'exception de la capitale Addis-Abeba (4 M d'habitants). Dans la capitale, les enjeux liés au trafic et à la sécurité routière concentrent les principaux projets de développement et d'amélioration du secteur. La stratégie décennale sur le secteur des transports et de la logistique (2020-2030) donne une place importante aux investissements privés pour la réalisation des futurs projets. La dynamique portée par les autorités ouvre donc des possibilités pour l'offre française, encore peu représentée sur ces thématiques. L'expertise française pourrait notamment être valorisée dans l'appui et la supervision à la maîtrise d'ouvrage.

Une mobilité urbaine concentrée dans la capitale et qui peine à répondre à la demande

Le développement urbain étant relativement récent en Éthiopie, aucune ville³⁷ ne possède de réseau de transports urbains structuré à l'exception de la capitale Addis-Abeba. En tant que région capitale autonome, Addis-Abeba bénéficie d'un réseau et de services de mobilité urbaine plus diversifiés que ceux des villes secondaires³⁸.

Héritage des relations avec la France, la ligne de chemin de fer reliant Addis-Abeba à Djibouti³⁹ par Dire Dawa – construite à la fin du XIX^{ème} – constituait le premier mode de transport en commun. **Ce n'est qu'à partir de 1943 que les transports urbains publics propres à la capitale ont été mis en place à travers « l'Anbassa City Bus Enterprise »** - agence publique régie par la municipalité d'Addis-Abeba. Avec une flotte de 700/800 bus en 2016, ces derniers transportent en moyenne 600 000 passagers par jour (à un coût parmi les plus bas d'Afrique subsaharienne, seulement 0,02 USD en 2016).

Dans la capitale, des offres alternatives se sont développées, notamment à travers l'intervention des opérateurs privés : i) bus privés Sheger ; ii) minibus taxis 11 places - 10 500 en 2016 ; iii) midibus 24 places - entre 400 et 500 en 2016 ; iv) taxis privés - 1 700 en 2020 ; v) le **Addis-Abeba Light Rail Transit** (LRT) - (2 lignes, 34 Km, 30 stations, faible coût du ticket à 0,1 USD). Bien que les déplacements motorisés individuels⁴⁰ se soient peu à peu développés (notamment à travers l'utilisation d'applications telles que **Ride** – équivalent d'Uber en Éthiopie permettant à des particuliers de facturer des trajets uniquement à

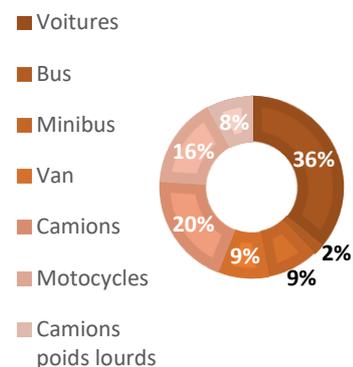


Figure 9 : Les différents types de véhicules en Éthiopie (2015) pour 552 000 unités –
Source : SSATP Africa Transport Policy Program

³⁷ Le pays ne compterait que 17 centres urbains avec une population supérieure à 100 000 habitants.

³⁸ D'après le ministère des Transports, 11 villes éthiopiennes sont en mesure de fournir des services de transports urbains, bien que limités à des bajaj, minibus taxis, bus publics et à des transports informels tels que la charrette tirée par des chevaux.

³⁹ Le réseau national de transport ferré sera complété par la ligne Awash-Woldia (ligne de 400 km actuellement en construction connectant le centre du pays au nord).

⁴⁰ Le parc automobile sur l'ensemble du pays représente 1 M de véhicules en 2018.

Addis-Abeba) – **les minibus, taxis et la marche restent les principaux modes de transport utilisés dans la capitale.**⁴¹

Malgré une certaine diversification des modes de transports urbains, **seulement 68 % de la demande de déplacements serait satisfaite à Addis-Abeba** selon le ministère des Transports (MoT), pour une ville d'environ 4 M d'habitants, dont la population pourrait atteindre les 10 M d'ici 2037. En outre, la mauvaise gestion du trafic, le non-respect des règles de circulation, le mauvais état des routes, l'absence quasi-totale de trottoirs, l'ancienneté des véhicules en circulation⁴² expliquent le taux élevé d'accidents de la route. À l'échelle nationale, d'après le MoT, en 2016, le taux d'accidents s'élevait à **34,4/10 000 véhicules contre une moyenne mondiale de 27/10 000 véhicules. Le taux de mortalité par véhicule** est encore plus représentatif des enjeux de sécurité routière et de la place des véhicules collectifs : **61,4/10 000 contre 6,4/10 000 véhicules dans le monde** (soit en moyenne 2 morts par accident de la route). Depuis la mise en service en 2015 du LRT, **249 accidents ont été enregistrés** (en moyenne 50/an). Conscient des enjeux sécuritaires, le MoT a publié deux stratégies décennales : le *Transport Sector Ten Years Perspective Plan (2020-2030)* et l'*Ethiopian Non-Motorised Transport Strategy 2020-2029*.

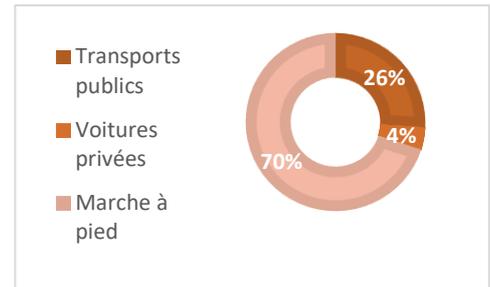


Figure 11 : Les différents modes de déplacements à Addis-Abeba (2019)
– Source : Journal of Konbin

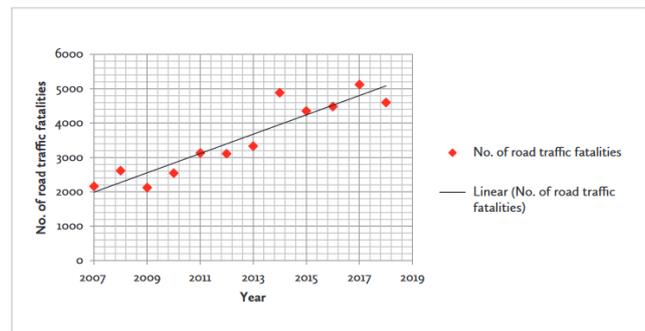


Figure 10 : Évolution du nombre d'accidents routiers mortels entre 2007 et 2019 –
Source : UNECE: Road Safety Performance Review (2020)

Les besoins croissants en matière de transports urbains justifient la présence d'une multitude d'acteurs dont les bailleurs internationaux

Au cours des 20 dernières années, de nombreux projets d'ampleur variable ont concerné la construction de routes sur fonds publics directs ou via les bailleurs internationaux (Banque mondiale (BM)⁴³ et Banque africaine de développement,⁴⁴ l'AFD⁴⁵, Union européenne⁴⁶). **Les entreprises chinoises ont remporté une part importante des contrats.** Le Japon s'est également positionné sur la maintenance des routes (dont celles de la capitale entre 2015 et 2019).

À l'échelle nationale, la compétence de mobilité urbaine est attribuée au MoT, mais en pratique, chaque ville ou région dispose d'une certaine autonomie, en particulier pour la gestion des voiries. Le faible poids démographique des villes secondaires éthiopiennes limite la présence des bailleurs sur de vastes projets de structuration de réseaux de transports urbains. Ainsi, les projets de grande ampleur se concentrent essentiellement dans la capitale (LRT et projet de BRT).

⁴¹ Fin 2010, 44 % des déplacements étaient pédestres, pour une distance moyenne de 1,49 km par déplacement, les 56 % restants étant motorisés. Les taxis privés et voitures particulières représentent 33 % de ces déplacements motorisés, le reste étant des déplacements en transports collectifs.

⁴² À ce sujet, le gouvernement a approuvé en 2020 un nouveau régime de taxes d'accises afin de faciliter les importations de véhicules neufs : baisse des taxes en 2020 de 100 % à 30 % pour les véhicules à 4 roues et depuis juillet 2021, il est possible d'importer des véhicules de moins de 3 ans exemptés de taxes car considérés comme « neufs ». Cela s'inscrit dans la volonté du gouvernement de remplacer le parc automobile de taxis dans la capitale.

⁴³ Projets : UL GDP (2008-2013); UL GDP II (2014-2019); TRANSIP (2017-2023).

⁴⁴ Projet de transport intégré (phase I) qui comprend des composantes pour la mobilité urbaine.

⁴⁵ Assistance technique et études de faisabilité réalisées dans le cadre du projet de BRT. L'AFD avait également prévu d'octroyer 85 MEUR pour le projet.

⁴⁶ En 2020, l'UE a appuyé le gouvernement éthiopien (soutien budgétaire de 100 MEUR), notamment pour l'amélioration des tronçons routiers existants (axes routiers surexploités entre Addis-Abeba et Djibouti) et des standards des véhicules en circulation.

À Addis-Abeba, bien que ces projets proviennent d'initiatives du gouvernement fédéral, représenté par le MoT et ses différentes antennes – Federal Transport Authority, Ethiopian Roads Authority et l'entreprise publique Ethiopian Railways Corporation – la mise en œuvre et le suivi des projets sont effectués par le Bureau des routes et des transports (Addis-Abeba Roads and Transport Bureau – (AARTB)). Créée en 2011, cette institution, sous la responsabilité directe du maire d'Addis-Abeba, dispose d'un budget annuel d'environ 8 Mds ETB (177 M USD) réparti entre 4 entités : i) *Addis Abeba City Roads Authority* en charge de la maintenance des routes (6,5 Mds ETB) ; ii) *Addis Abeba Transport Authority*, qui régule les transports publics ; iii) *Traffic Management Agency* et iv) *Driving Vehicle and Licensing Authority*⁴⁷.

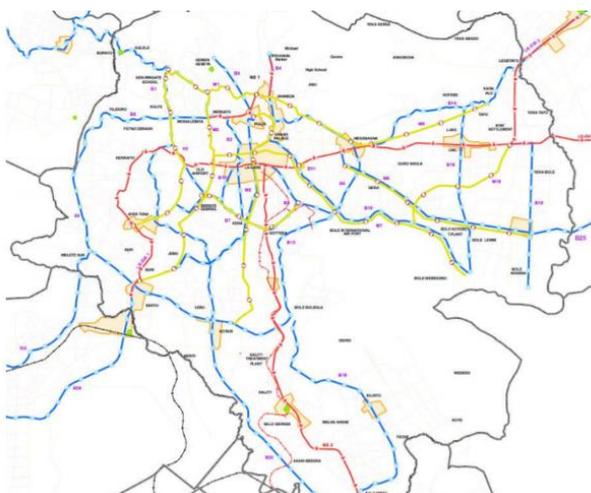
Les 2 principaux projets d'aménagement urbain dans la capitale sont le LRT et le BRT et sont largement considérés comme des échecs ou à minima comme très insuffisants.

Pour ce qui est du LRT, il a été construit par le **groupe chinois CREC pour 475 M USD** (prêt souverain chinois) et est géré par Shenzhen Metro Group pour le compte d'ERC. Après plusieurs années de recul depuis l'inauguration de 2015, il n'apparaît pas avoir répondu aux objectifs initiaux : **le déficit opérationnel** a atteint 100 M USD en 5 ans, le LRT souffre d'un **manque d'insertion fonctionnelle** (pas ou peu de liaisons multimodales avec les lignes bus ou mini bus existantes et le **matériel se dégrade rapidement, menant vers une diminution des fréquences** et donc de la fréquentation puis des recettes, poursuivant ainsi la spirale négative. Au niveau institutionnel, il est imaginé, à terme, la rétrocession du LRT d'ERC à la ville d'Addis Abeba, cela permettrait à la ville de disposer de plus de leviers pour créer un vrai système de transport intégré multimodal.

Le projet de ligne de BRT, financé par l'AFD, a souffert d'une rupture de contrat avant le début des travaux (avec le contractant français Razel-Bec fin 2020).

Toutefois, dans le cadre de la stratégie décennale de la municipalité d'Addis-Abeba, de nouveaux projets d'aménagement de l'espace urbain (pistes cyclables, trottoirs) et l'optimisation des infrastructures routières existantes (construction de sept tunnels, un centre de contrôle du trafic) devraient bénéficier d'ici 2022 du soutien de la BM (200 MUSD)⁴⁸.

Ce secteur présente des opportunités pour les entreprises françaises, en particulier dans l'ingénierie et l'assistance technique



Source : SSATP Africa Transport Policy Program

Les projets de construction d'infrastructures urbaines restent majoritairement dominés par les entreprises chinoises. **Néanmoins, la fourniture des services d'ingénierie ou d'assistance technique**⁴⁹ pour la construction de nouvelles routes ou de lignes ferroviaires constituent un segment sur lequel l'expertise française pourrait se positionner. À titre d'exemple, des entreprises pourraient être intéressées par l'amélioration des capacités et l'optimisation des réseaux de transports existants (notamment le LRT à Addis-Abeba) ou le renforcement des capacités des opérateurs éthiopiens.

De plus, de potentiels projets pilotes dans la mobilité électrique ou la mobilité multimodale pourraient intéresser des équipementiers français (information voyageurs, portail billettique).

⁴⁷ L'AARTB se compose également d'un *Transport Fund Office* dont l'objectif est de collecter des fonds destinés aux transports urbains et d'un *Transport Program Management Office* (groupe de réflexion sur le transport urbain).

⁴⁸ Engagement de la BM de 300 M USD dont 100 M USD seront alloués à la *Federal Transport Authority*.

⁴⁹ Avec, par exemple, *SNCF International*

Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi



En Somalie, des transports urbains exclusivement informels et des opportunités de développement limitées

Politiquement instable, la Somalie n'est pas en mesure de réguler ou d'organiser ses réseaux de transport qui reposent sur une organisation informelle et se caractérisent par l'intervention de nombreux acteurs non étatiques. Ce secteur informel a toutefois un rôle social significatif en proposant des opportunités d'emploi pour une population jeune confrontée à un chômage important. Dans ce contexte, l'introduction de réseaux véritablement organisés paraît difficile et laisse des opportunités restreintes pour l'offre française.

Une organisation des transports exclusivement informelle

En Somalie, les transports urbains ne font l'objet **d'aucune régulation particulière de la part des gouvernements fédéraux ou régionaux**, pas même pour la sécurité routière. Si le gouvernement du Puntland a pu récolter 4,5 MUSD sur la taxation des immatriculations en 2018 quand le gouvernement du Hirirland récolte 300 000 USD/mois sur la taxation de la possession de certains véhicules (bus, voitures...), ces sommes n'ont **pas permis une amélioration de l'organisation des transports ou de la qualité des routes**. La demande de mobilité dans les villes du pays est donc satisfaite par des **acteurs privés non régulés**, souvent regroupés sous la forme d'associations afin de faciliter leur circulation⁵⁰. L'influence d'acteurs non étatiques sur la circulation urbaine (Al-Shebab taxe les véhicules à certains carrefours) reste importante et limite la fluidité des échanges. En pratique, des bus, vans, taxis ou les tricycles à moteurs appelés *Bajaj* sont assez largement utilisés et se font concurrence, ces derniers permettant d'accéder au plus près des destinations des usagers en s'affranchissant des contraintes liées à la qualité des routes. Si cette prédominance du secteur informel **empêche une régulation et une organisation efficace**, elle permet aussi **d'offrir des emplois nombreux** en ville dans un pays où la situation économique reste très difficile en raison d'une forte instabilité politique. À ce titre, la multiplication des *Bajaj* et de services de taxi via smartphone offre à une population jeune l'opportunité de se créer un emploi et d'en tirer un revenu (env. 1,0 USD par course).

Un investissement et une structuration nécessaire rendue difficile dans le contexte somalien

La croissance et l'importance des villes somaliennes (plus de 2,0 M d'habitants à Mogadiscio, 1,0 M d'habitants à Hargeisa) **rendent indispensable la structuration de réseaux de transports pour améliorer la qualité de la mobilité des personnes** et la vivacité de l'économie somalienne. Pour autant, l'instabilité politique du pays et l'importance du secteur informel rendent difficile le développement de solutions de transports intégrées comme des *Bus Rapid Transit*, notamment car les voies urbaines du pays restent en mauvais état⁵¹ et en raison des bénéfices que tirent les acteurs non-étatiques de la situation. La perte d'emplois liée à la mise en place de réseaux formalisés et la concurrence entre les modes rendent incertaine l'acceptation de nouveaux réseaux structurés par la population. **Les opportunités pour des acteurs privés étrangers restent donc limitées** et doivent s'inscrire dans ce contexte informel pour envisager de réussir. En particulier, le développement de solutions de transport basées sur des applications mobiles (commande de taxi) pourrait réussir sur l'exemple de l'application locale *Dhaweeye*. Dans le domaine de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, des opportunités peuvent aussi exister pour permettre la construction d'arrêts de bus pour les opérateurs informels, mais la **concurrence avec des entreprises de la péninsule arabe ou turques, voire taiwanaises au Somaliland, restera forte**.

⁵⁰ À Hargeisa, la *Hargeisa City Bus Cooperative* compte ainsi 800 bus et annonce transporter environ 130 000 passagers par jour.

⁵¹ Seulement 46 % de la population a accès à des routes praticables en toute situation météorologique d'après la Banque Mondiale

Corne de l'Afrique – Soudan

Par le SE de Khartoum



Les transports urbains : le parent pauvre

Alors que la population urbaine progresse fortement au Soudan, passant de 8,7 M de citoyens en 2000 à 15,5 M en 2020, soit plus du tiers de la population totale, les transports urbains ne figurent pas, pour l'instant, parmi les priorités du gouvernement, ni au niveau central ni des États. Se déplacer en ville reste, pour les populations défavorisées, un défi de tous les jours, notamment dans la capitale avec la fin des subventions sur l'essence et le diesel. Les autorités fédérales souhaitent réformer le transport urbain de la capitale, mais privilégieront sans doute des options avec des solutions de court terme.

Les États fédérés techniquement responsables mais concrètement peu impliqués

Chaque État fédéré dispose d'une direction des transports chargée des transports urbains. **Son rôle se limite, pour le moment, à l'octroi, pour les bus, d'autorisation d'utilisation des lignes et à la fixation des prix des tickets.** Cependant, à l'exception de Khartoum et dans une moindre mesure de Nyala et de Port Soudan, les transports urbains sont dans la très grande majorité des villes laissés à l'initiative d'un secteur informel, sans un véritable contrôle des autorités publiques.

Khartoum : une cohabitation d'un secteur formel et informel qui ne répond pas à la demande

Les transports urbains de la capitale, constitués **principalement d'un réseau de bus**, d'une quarantaine de sièges, étaient jusqu'en 2010 dominés par le secteur public. En 2010, le gouvernement a décidé la privatisation de la « *Khartoum Transportation Company* », désormais détenue à 19 % par l'État de Khartoum, le solde étant entre les mains d'un groupement de sociétés privées. Dès sa création, cette société a importé des bus d'occasion provenant des pays du Golfe. Faute d'une maintenance suffisante, une grande partie de ce parc est actuellement hors service. **Alors que les besoins de la ville de Khartoum sont estimés à 3 000 bus, le nombre de ceux en service n'atteint pas les 250 véhicules.** Pour remédier à ce déficit, les autorités ont permis à une flotte de minibus – d'une capacité entre 15 et 25 sièges – détenus par des particuliers, d'assurer la desserte des différentes lignes. D'autres acteurs, microbus (7 places), taxis et tricycles (*rickshaw*), dont le nombre n'est pas connu et dont les tarifs ne sont pas contrôlés, tentent de répondre à la demande mais d'une manière désordonnée, engendrant parfois de **fortes congestions notamment dans certains lieux publics très fréquentés**, comme les marchés. **Ce manque de transport public, le mauvais état de la voirie et une pénurie récurrente de carburant expliquent les difficultés de déplacement de la majorité de la population de la capitale.** Une étude de 2011 aboutit ainsi à des déplacements se ventilant entre ceux assurés par les acteurs formels et informels avec des bus, taxis et véhicules à moteurs pour 53,5 % de la population quand 16,5 % de celle-ci marcherait, 15,5 % utiliserait des moyens de transports privés, et 15,5 % ne se déplacerait pas.

Des opportunités d'exportation de matériel et d'assistance technique

Les seules opportunités pour les entreprises françaises pourraient apparaître à Khartoum. Un **plan de réhabilitation du secteur** a en effet été élaboré par un comité *ad-hoc*, formé par le Premier Ministre en 2020. Ce comité a préconisé la nationalisation de la « *Khartoum Transportation Company* ». Des négociations avec les actionnaires privés pour la cession de leurs parts sont en phase avancée, reste seulement à obtenir l'accord du dernier actionnaire. Ce plan prévoit la **réhabilitation du parc hors service et l'importation, à moyen terme, de 1000 bus**. Par ailleurs, un **projet de tramway (*Light-rail Tram*) sur la ville de Khartoum** figure sur la liste des projets présentés le 17 mai dernier, lors de la **conférence de Paris sur les investissements**. Le coût de ce projet, dont les contours ne sont pas connus, est estimé à 3 Mds USD. Des mauvaises expériences lors des importations de véhicules et équipements chinois pourraient offrir des perspectives aux fournisseurs européens, à condition que leurs offres soient compétitives.

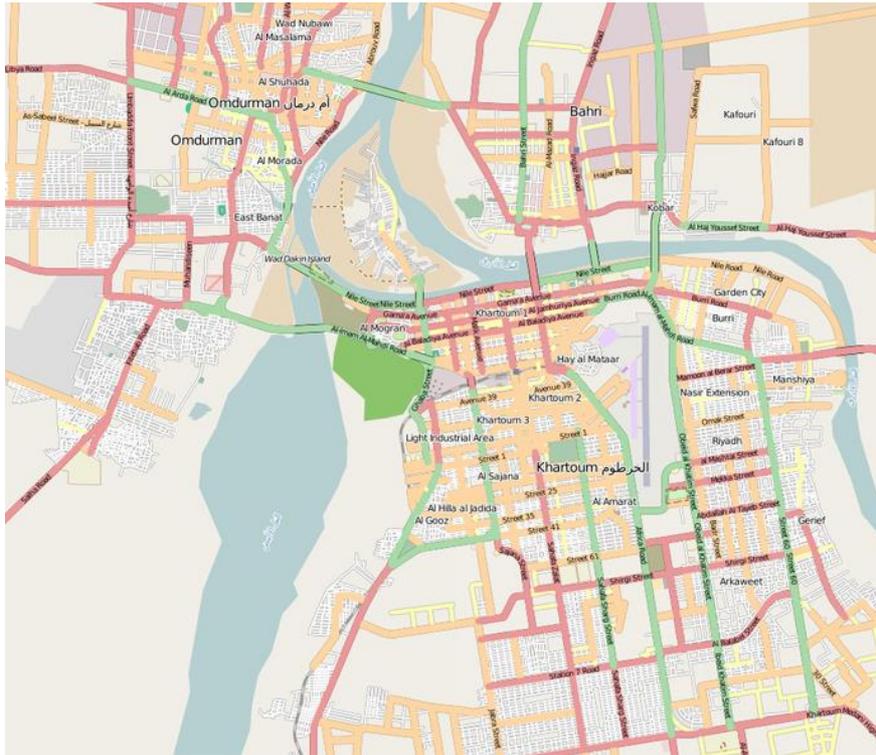


Figure 13 Carte de Khartoum

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

| Indicateurs Pays | Djibouti | Erythrée | Ethiopie | Soudan | Somalie |
|---|----------|----------|------------|--------|---------|
| Population (M hab.) ONU, 2020 | 1,0 | 3,5 | 115,0 | 43,8 | 15,9 |
| Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020 | 1,6 | 1,2 | 2,6 | 2,4 | 2,8 |
| Macroéconomie | | | | | |
| PIB (Mds USD) FMI, 2019 | 3,2 | 2,1 | 91,2 | 30,9 | 5,0 |
| PIB/hab (USD) FMI, 2019 | 2 936 | 343 | 953 | 714 | 312 |
| Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019 | 7,5 | 3,8 | 9,0 | -2,5 | 2,9 |
| Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019 | 3,3 | 27,2 | 19,5 | 57,0 | 3,1 |
| Finances Publiques | | | | | |
| Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019 | -0,8 | -1,5 | -2,5 | -10,8 | 0,0 |
| Dette publique (%PIB) FMI, 2019 | 46,4 | 189,2 | 57,6 | 207,0 | 0,0 |
| Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019 | 0,0 | 61,7 | 28,4 | 0,0 | 0,0 |
| Echanges | | | | | |
| Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019 | -10,6 | -19,1 | -12,9 | -16,9 | -15,5 |
| Exportation française vers (MEUR)* | 72,4 | 3,1 | 700,6 | 76,6 | 8,8 |
| Importation française depuis (MEUR)* | 1,5 | 0,1 | 39,1 | 47,1 | 5,6 |
| Balance courante (%PIB) FMI, 2019 | 24,7 | 12,1 | -5,3 | -14,9 | -13,7 |
| Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019 | 1,9 | - | 0,6 | 1,4 | - |
| Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019 | 0,0 | 2,2 | 2,1 | 0,0 | 0,0 |
| Développement | | | | | |
| IDH, BM, 2019 | 0,50 | 0,43 | 0,47 | 0,51 | - |
| Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU | 66,5 | 65,7 | 66,0 | 64,9 | 56,9 |
| Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM | 17,1 | - | 30,8 | 12,7 | - |
| Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014 | 0,8 | - | 0,1 | 0,3 | 0,0 |
| Notation Dette Douvraïne | | | | | |
| S&P / Moody's / Fitch | - | - | B / B2 / B | - | - |
| Politique Monétaire | | | | | |
| Taux directeur ** | - | - | 13,0 | - | - |

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive



La mise en place d'un réseau de transport urbain n'est pas la priorité aux Comores

Une dynamique d'urbanisation s'est engagée aux Comores, alors que les routes ne sont plus capables de répondre à la demande de déplacement croissante. Les mobilités manquent d'encadrement et le gouvernement dépend financièrement des bailleurs internationaux pour mettre en place ses projets de transport.

Des faiblesses de gouvernance et de moyens qui gèlent le secteur

Les Comores sont engagées dans une dynamique d'urbanisation récente. L'Union des Comores est un archipel de 2 600 km², constitué de trois îles pour 1,1 M d'habitants au total. L'urbanisation de son territoire est modérée (deux tiers de la population sont ruraux) mais la population urbaine progresse de 6,5 % par an. La capitale Moroni recense 111 300 habitants et est la seule ville dépassant 40 000 habitants. Elle concentre l'essentiel des problématiques de mobilité urbaine.

La faible qualité des infrastructures routières est le principal obstacle à la mise en place d'un réseau moderne de transport urbain. Dans les zones urbanisées, les limites de la voirie sont responsables de congestions récurrentes. Les routes sont globalement étroites et dégradées : 57 % du réseau nécessiterait une réhabilitation lourde. L'occupation des trottoirs par les voitures et les commerces informels désorganise et entrave la circulation en ville. En outre, le parc automobile se caractérise par son ancienneté.

Les villes ne disposant pas de réseau de transport en commun, la marche à pied est privilégiée. Depuis 2019, les Comores sont un pays à revenu intermédiaire de tranche inférieure, mais un quart de sa population vit sous le seuil de pauvreté national et le revenu par habitant reste faible. Le taxi, qui s'emprunte souvent de manière collective, est l'unique moyen de transport public en ville. Des minibus, dits « taxi-brousses », sont opérés seulement pour effectuer des trajets interurbains.

L'enrichissement des connaissances des déplacements sur le territoire et un renforcement de la gouvernance semblent des prérequis pour envisager une planification de la mobilité aux Comores.

La gouvernance du secteur du transport est faible. **Le ministère de l'aménagement du territoire dispose de peu d'outils pour encadrer la mobilité.** Le Fonds routier, remplaçant le Fonds d'entretien routier en 2017, éprouve des difficultés à assurer l'intégralité de ses missions (construction, entretien et planification des routes). Selon le rapport *Stratégie Pays 2021-2025* de la BAD, les problèmes de gouvernance occasionnent des pertes budgétaires et empêchent la construction de nouvelles routes.

Aucune enquête de déplacement n'a encore été entreprise sur le territoire. De même, peu de données statistiques sur les pratiques de mobilité actuelles sont disponibles.

L'action des bailleurs internationaux concentrée sur la réhabilitation des infrastructures

Aux Comores, les projets de transport se concentrent sur les axes routiers nationaux. La voirie urbaine est peu ciblée par les opérations de rénovation menées en partenariat avec les organisations internationales. La Banque mondiale soutient la rénovation pour 2025 de 26 km de routes nationales endommagées par le cyclone Kenneth à travers un don de 6,63 MEUR. 5,73 MEUR seront engagés pour la modernisation à l'horizon 2024 de 36,9 km de routes rurales. **Eiffage** réhabilite depuis 2019 les routes nationales RN2 et RN23 avec des financements de la BAD de 32,4 MEUR. Des programmes seront également mis en œuvre, grâce à ces fonds, pour rendre plus efficace le Fonds routier et assurer la durabilité du patrimoine par un entretien préventif.

À travers Adapt'Action, l'AFD soutient l'élaboration du schéma d'aménagement territorial (SAT) de Mohéli. Les zones urbanisées seront cartographiées. Cette initiative pourrait permettre d'envisager une tentative de planification de la mobilité urbaine. L'Agorah, agence d'urbanisme réunionnaise mandatée pour les études, a effectué un déplacement de repérage en mars 2020.

Océan Indien – Madagascar

Par le SE de Tananarive



Une mutation du transport urbain s’amorce à Tananarive

Les insuffisances d’infrastructures, le retard de planification, la perfectibilité de l’organisation et le dynamisme démographique se traduisent par des congestions récurrentes dans la capitale, seule ville du pays véritablement dotée de transports en commun. Différents projets (rocade, transport par câble, train urbain, aménagement urbain), qui mobilisent une offre et une expertise française, sont néanmoins en cours d’élaboration pour apporter une réponse à cette problématique.

À Tananarive, les infrastructures de transport peinent à absorber une demande de déplacements en forte croissance

Soumise à une croissance démographique élevée (+4,9 %), Tananarive subit d’importantes congestions routières. L’aire urbaine de Tananarive, où est produite 40 % du PIB national, compte aujourd’hui plus de 3,5 M habitants contre 175 000 en 1950. Les **forts enjeux de congestions routières actuels sont voués à s’intensifier dans les prochaines années** sous l’effet de la croissance urbaine. La vitesse moyenne de déplacement journalier pourrait passer de 21 km/h en 2018 à 16 km/h en 2033 selon l’étude de la JICA de 2019. En dehors de la capitale, la démographie rurale et les pratiques de déplacement ne font pas de la mobilité urbaine un enjeu majeur ; les déplacements se font principalement par les modes actifs (marche à pied, vélo), les moyens artisanaux (cyclo-pousse et pousse-pousse) et les motos.

À Tananarive, la marche à pied, qui représente plus de 60 % des déplacements, est le mode de déplacement privilégié. Le transport collectif en minibus (taxi bé) représente près de 72 % des déplacements motorisés. Sur les 4,5 millions de déplacements journaliers dans la capitale, plus d’1 million se font en taxi-bé. Près de 2 700 taxi-bé circulent chaque jour dans le centre-ville de Tananarive.

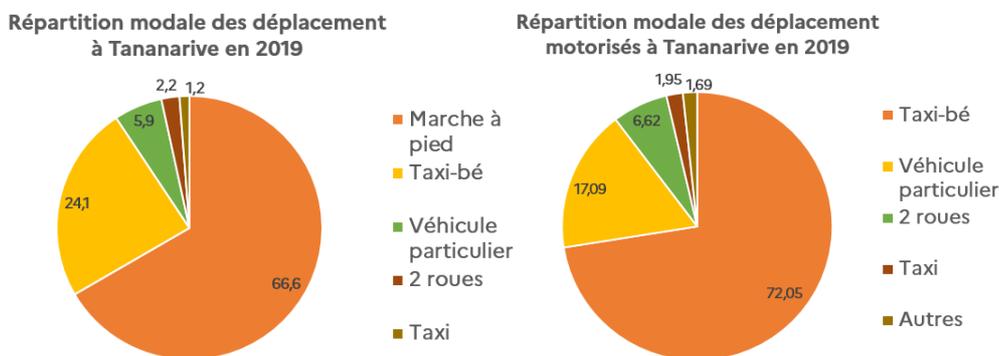


Figure 14 : Répartition modale des transports à Tananarive
Association des Professionnels de l’Urbain de Madagascar (APUM) - 2019

Au-delà de la croissance démographique, les problématiques de mobilité urbaine pâtissent du niveau de développement des infrastructures et du manque d’encadrement des taxi-bé. L’étroitesse et l’encombrement de la voirie ainsi que le mauvais état des trottoirs contribuent à ralentir les déplacements dans la capitale. De même, la gestion privée des taxi-bé, le stationnement sauvage des véhicules, la superposition des lignes en service due à un manque de coordination entre les opérateurs ainsi que les files d’attente débordant sur la chaussée aggravent la situation. **Tananarive est une des villes les plus polluées d’Afrique notamment en raison de l’ancienneté du parc et des congestions routières.**

Une planification et un encadrement de la mobilité perfectibles

Tananarive ne dispose pas de document actualisé de planification de la mobilité urbaine. Le plan de déplacements urbains (PDU) de 2004 qui concerne la capitale est la dernière tentative de planification de la mobilité à Madagascar. Faute d’investissements suffisants, ses recommandations n’ont pas pu être mises en œuvre.

L'enchevêtrement de certaines compétences, le manque de moyens financiers des autorités et l'ancienneté de la réglementation malgache complexifient l'organisation de la mobilité urbaine. La Commune urbaine d'Antananarivo (CUA) organise les transports urbains de Tananarive. L'Agence des transports terrestres (ATT), qui dépend du ministère des Transports du Tourisme et de la Météorologie, régule les transports suburbains de Madagascar. Ces deux acteurs éprouvent des difficultés budgétaires menaçant leur mission de réglementation. En outre, la délimitation entre urbain et suburbain étant vague, des discontinuités dans la tarification et l'octroi des licences de taxi-bé s'observent.

La Banque mondiale a mandaté les bureaux d'étude suisse Transitec, canadien CPCS et malgache Evolutis pour la production d'une étude prospective sur les mobilités dans la capitale. Le rapport, attendu pour fin 2021, inclura un schéma directeur des transports urbains à Tananarive qui proposera une articulation des différents modes de déplacement envisageables pour la mise en place d'un réseau de transport cohérent. La ville de Tananarive a adhéré au dispositif *Mobilise Your City* en 2018 qui permet d'envisager des financements de l'EU, de l'AFD et de la GIZ pour mener des initiatives de planification de la mobilité.

Des projets ambitieux porteurs d'une diversification de l'offre de transport urbain

Un projet de système de transport par câble électrique à Tananarive est en cours de développement par Poma et Colas. Il permet de répondre de façon simultanée aux enjeux liés la topographie accidentée de la ville et à la saturation du réseau routier. Situé sur des axes stratégiques de la capitale, le trajet envisagé s'étend sur 12 kilomètres et devrait s'articuler sur deux lignes pouvant transporter près de 80 000 passagers par jour. Il permettra d'effectuer en 30 min un trajet qui représente 1h30 à 2h en véhicule personnel ou en taxi.

Les travaux de construction d'un réseau de train urbain ont débuté dans la capitale. Ce projet tire parti de voies et de gares existantes, actuellement désaffectées. Le réseau fera circuler dix trains composés de 27 voitures au total qui pourront transporter une moyenne de 12 M de passagers par an.

Inaugurée en juillet 2021, la rocade nord-est de Tananarive a vocation à déporter les flux routiers du centre vers la périphérie de l'agglomération. Démarré en 2018, ce projet de 62,8 MEUR a été cofinancé par l'AFD (24 MEUR), la BEI (28 MEUR) et l'UE (4,8 MEUR). Il consiste en une 2x2 voies de 7,2 km et équipée notamment d'une voie verte, d'arrêts de bus et d'infrastructures de franchissement. Autre composante de ce financement, en partenariat avec la Codatu, un projet pilote de « ligne rocade directe » proposera une ligne de taxi-bé moderne et pratiquée par un unique opérateur sur cette nouvelle rocade.

Un projet pilote *Bus Class* inauguré récemment pose les premières pierres de l'amélioration du service des taxi-bé. Le parc des taxi-bé se compose de vieux fourgons d'occasion, transformés artisanalement, au confort et à la sécurité précaires. Dans ce contexte, le *Bus Class* propose trois lignes de bus modernes, équipés et marquant peu d'arrêts. Elles desservent les principales gares routières. Le ticket coûte en moyenne 0,33 EUR contre 0,11 EUR pour les taxi-bé actuels.

Un projet initié en 2011 et soutenu par l'AFD (33 MEUR) et l'UE (3 MEUR) vise notamment à améliorer la mobilité piétonne des Tananariviens et la circulation sur certains axes routiers de l'aire urbaine. Baptisée *Lalankely*, (« ruelles » en malgache), l'initiative a déjà permis la rénovation de plus de 80 km d'escaliers, de ruelles et de voies carrossables dans 110 quartiers.

Une montée en gamme des transports urbains favorable à des opportunités françaises

Colas est positionné sur de nombreux projets, notamment le projet *Lalankely* (AFD) et le projet de transport par câble. **Sogea-Satom** a de son côté assuré la construction de la rocade nord-est.

Arterail assure le consulting et la fourniture du matériel roulant du projet de train urbain. **Poma** assure l'ingénierie et la réalisation du TPC, tandis que **Transdev** serait préfiguré pour son exploitation.

Biotope Madagascar réalise les études environnementales et sociales du TPC et **Ingerop** a produit les études techniques. Le groupe d'ingénierie **Setec** et **Louis Berger France** ont réalisé les études sur la rocade de Tananarive.

Océan Indien – Maurice

Par le SE de Tananarive



Maurice, les transports urbains déjà engagés sur la voie de la modernisation

Les transports urbains mauriciens sont marqués par une prépondérance de l'automobile. La planification incomplète et l'organisation centralisée de la mobilité n'ont pas permis une approche pleinement intégrée des modes de transport. Avec une finalisation prévue pour fin 2022, le Metro Express a enclenché une restructuration globale des transports. Le savoir-faire et l'expertise française se positionnent sur la modernisation du réseau routier.

Une mobilité urbaine centralisée qui repose principalement sur le véhicule personnel

La croissance rapide du tissu urbain s'est traduite par un engorgement des voies de circulation et une saturation du parc automobile.

L'urbanisation de Maurice se concentre sur un corridor Nord-Ouest/Sud. Il relie Port Louis aux principaux bassins de vie (Beau Bassin-Rose Hill, Quatre Bornes, Vacoas-Phoenix, Curepipe) par l'autoroute M1-M2. La zone s'étend sur 13 % du territoire national mais regroupe 45 % de la population. **Maurice présente la densité démographique la plus élevée d'Afrique** (2 040 km² pour 1,38 M hab).

Dans cette zone dense, le parc automobile engendre des congestions routières coutant près de 101 MUSD par an à Maurice. Malgré les efforts menés pour engager un report modal de la voiture vers les transports en commun, le nombre de voitures croît de 9,5% par an en moyenne depuis 2010. Pour absorber cette croissance du parc, le gouvernement a investi près de 280 MEUR depuis 2018 dans le programme de modernisation de ses infrastructures routières *Road Decongestion Programme* (RDP).

Le réseau de transport est organisé à l'échelle nationale, mais sans document de planification récent.

Deux départements du Ministry of Land Transport and Light Rail (MLTLR) organisent les transports à Maurice. Le *National Land Transport Authority* (NLTA) assure les missions de planification et de régulation des transports. Le *Traffic Management and Road Safety Unit* (TMRSU) assure la fluidité et la sûreté des routes. Les collectivités territoriales n'organisant pas les transports, les projets se concentrent sur le corridor principal Nord-Ouest/Sud.

La planification de la mobilité se fait ponctuellement, à une échelle locale à l'occasion de projets de transport conséquents. Le *Republic of Mauritius Integrated National Transport Strategy Study - Integrated transport strategy* de 2001 est une des dernières tentatives de planification nationale des transports urbains. Le gouvernement n'a pas encore engagé d'étude de déplacement à Maurice. Cette absence de planification se fait sentir par une intégration limitée des différents modes de transport.

Les transports en commun assurent une couverture satisfaisante, mais sont d'un niveau de service inégal. Malgré, une **exploitation éclatée du réseau**, les 2 050 bus mauriciens couvrent la quasi-totalité du territoire. 60 % des bus appartiennent à quatre opérateurs privés (UBS, TBS, RHB, MBT ; 33 % de la flotte totale à eux quatre) et un opérateur public (NTC, 27 %). Ils proposent un service satisfaisant sur les axes principaux. 40 % des bus appartiennent à des **particuliers partiellement regroupés en coopératives**. Ces derniers sont plus difficiles à cadrer et leur éclatement nuit à la continuité du réseau.

La qualité de service est perfectible : l'entretien des bus est contrôlé par la NLTA, en charge de réguler les transports, gérer les licences et fixer un tarif unique. En dépit de ce contrôle, **les petits opérateurs proposent des bus anciens** (46 % ont entre 10 et 20 ans) ne respectant pas les standards de confort et de sécurité.

Le gouvernement encourage le passage aux bus électriques. En octobre 2019, l'État a révisé le *Bus Modernisation Scheme* (initié en 2014) en y intégrant des **aides financières pour l'achat de bus électriques**, ceci pour inciter les opérateurs à renouveler leur parc vers l'électrique. Cet effort se poursuit en 2021. La somme allouée à ces subventions a sensiblement augmenté dans le budget 2021-2022 (de 46 000 EUR à 54 000 EUR). Dans ce même budget, le gouvernement prévoit l'achat de 25 bus électriques pour renouveler le parc de la NTC.

Le Metro Express, vers une restructuration des déplacements urbains et interurbains

D'un coût global estimé à 480 MEUR, les travaux du train léger électrique mauricien entrent dans leur dernière phase. En octobre 2019, la première phase du projet a été inaugurée en ouvrant la circulation de Port-Louis à Rose Hill (13 km). La phase 2A s'est achevée le 20 juin 2020 avec le prolongement des rails à Quatre Bornes. Une fois ce tronçon mis en service, rejoindre Port Louis depuis Quatre Bornes se fait en 20 min pour 0,60 EUR, contre en moyenne 45 min et 0,36 EUR en bus.

Le tracé final de 26 km, dont la mise en service est prévue pour fin 2022, rejoindra Curepipe en desservant les villes du corridor central de l'île sur 19 stations. 18 trains légers circuleront sur le tracé avec une fréquence d'un train toutes les 15 minutes. 89 MEUR supplémentaires sont envisagés pour un prolongement Nord-Sud vers Réduit.

Le projet est porté par des entreprises étrangères menées par l'Inde. L'entreprise indienne **Larsen & Toubro**, financée par l'**Exim Bank of India** pour 225 MEUR, a réalisé tous les travaux et est positionnée pour la suite du projet.

Le matériel roulant (tram Urbos) a été fourni par l'entreprise espagnole Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF).

L'allemand Zagro a fourni quatre véhicules d'entretien Unimog U423. La branche indienne de l'entreprise française Systra est intervenue sur la phase conception, tandis que l'entreprise indienne RITES a supervisé l'implantation du projet. La *Singapore Cooperation Enterprise* (SCE) a produit des études de faisabilité, en collaboration avec Aurecon et la *Singapore Mass Transit Corporation* positionnés sur l'expertise technique. La *Korea Expressway Corporation* est associée sur la gestion du trafic.

Créé en octobre 2016, **la Metro Express Ltd. est une société détenue à 100 % par l'État mauricien chargée du développement, du financement, de la gestion et de l'exploitation du service de transport.** Un département du *Ministry of Public Infrastructure and Land Transport* est devenu un ministère en novembre 2019 afin d'assurer la supervision de la phase 2 des travaux.

Des opportunités pour les entreprises françaises, malgré une forte concurrence indienne

L'offre des entreprises françaises peut coïncider avec l'ambition du gouvernement d'améliorer les infrastructures routières du pays. Le groupe **Bouygues** est bien implanté à Maurice, via la filiale locale de Colas, **Transinvest Construction**, acteur majeur des travaux publics routiers. Réunis en consortium, **Bouygues Travaux Publics** et **Transinvest Construction** ont obtenu un contrat en 2018 pour la construction de cinq échangeurs autoroutiers et d'un ouvrage de franchissement prévus dans le *Road decongestion program*. Dans le contexte d'une réglementation routière perfectible et d'un taux d'accidents de la route élevé, les sociétés **GDS** et **Intégrale** portent un projet de révision des standards de construction et d'équipement des routes.

La construction d'une nouvelle autoroute M4 de près de 70 km entre Frobach et Bel Air (du nord au sud-est de l'île) devrait débuter prochainement. **Transinvest Construction** a d'ores et déjà manifesté son intérêt pour la réalisation d'un premier tronçon reliant Bel Air à Pont Blanc (13 km).

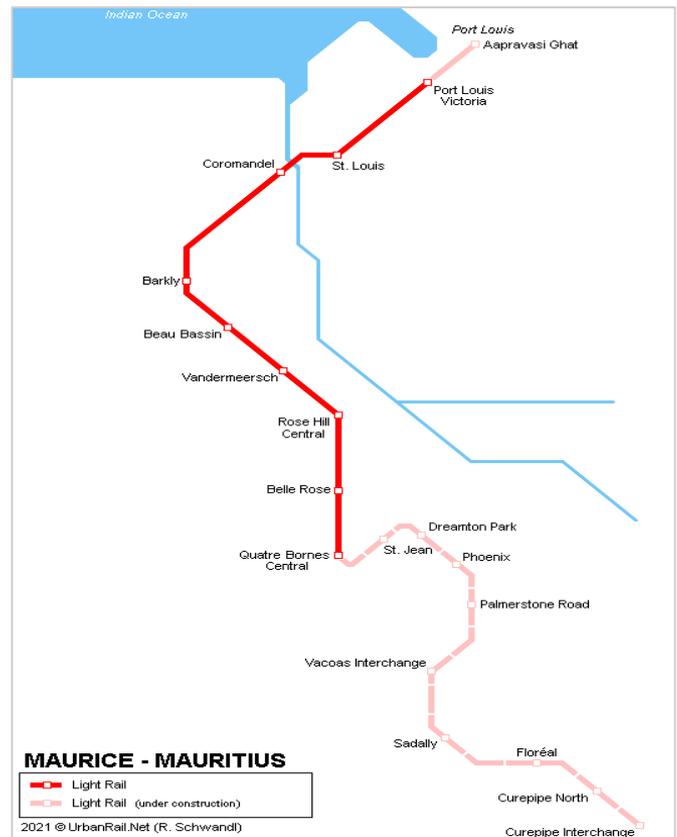


Figure 15 : Tracé du train léger – Metro Express Ltd. - 2021

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive



L'émergence d'enjeux pour les transports urbains

Aux Seychelles, les principaux enjeux de transport concernent les transports extérieurs (maritime et aérien), essentiels à l'économie insulaire du pays basée sur la pêche et le tourisme. Néanmoins, la croissance du parc automobile a fait apparaître des enjeux de congestion routière sur l'île principale de Mahé. Une planification des transports a été amorcée dans la capitale. Le passage à des bus électriques est envisagé avec l'aide des bailleurs internationaux.

Miser sur les transports en commun pour freiner l'utilisation croissante de la voiture

Dû au morcellement géographique et à la démographie modeste de l'archipel, les enjeux de mobilité urbaine sont modérés et concentrés autour de la capitale Victoria. Les Seychelles sont constituées de 116 îles de petite taille, d'une superficie totale de 455 km². Elles sont peuplées de 99 000 habitants, dont 90 % à Mahé, l'île principale (144 km²) et 7 % à Praslin (38 km²), l'île voisine. Victoria (Mahé), première ville de l'archipel, regroupe 23 000 habitants. Les transports urbains (bus) se limitent au périmètre de Victoria. Les projets de transport se justifient à l'échelle interurbaine afin de renforcer la connectivité entre les petites villes côtières de Mahé.

La fluidité du réseau routier des Seychelles est menacée par la croissance du parc automobile. Le nombre de véhicules motorisés a augmenté de 15 730 unités de 2015 à 2019, tandis que la voirie est passée de 526 km à 541 km dans le même temps. Le réseau routier s'est montré insuffisant pour absorber les flux ces dernières années. Le gouvernement entreprend l'amélioration des infrastructures, comme la construction en 2017 du **périphérique ouest à Victoria** pour un coût de 2,7 MEUR, réalisée par l'entreprise seychelloise Vijay.

Le Department of land transport (DOT) au sein du ministère de l'habitat, de l'infrastructure et du transport terrestre, supervise les politiques de transport **contrôle et coordonne les deux autorités du transport terrestre.** La *Road Transport Commission (RTC)* rédige et révisé les normes sur le trafic et le transport tandis que la *Seychelles Land Transport Authority (SLTA)* est responsable du développement et de l'entretien du réseau viarie.

Le réseau de bus est opéré par une agence publique, la Seychelles Public Transport Corporation (SPTC). Actuellement, le marché reste fermé aux opérateurs privés. La SPTC possède plus de 250 bus transportant 60 000 passagers par jour et assurant une couverture satisfaisante de Mahé et partielle de Praslin. Le constructeur indien Tata fournit l'essentiel des bus. La SPTC propose un service au tarif fixe et aux standards de qualité satisfaisants. 4,2 MEUR lui sont dédiés dans le budget 2020 du gouvernement, dont 1,3 MEUR pour l'investissement.

Le Victoria masterplan 2015-2040 planifie le développement de la ville⁵². Il place pour la première fois les **transports urbains au centre des enjeux.** Il y est prévu : une amélioration des transports en commun (horaire et desserte), la promotion de l'usage des bus et le développement des infrastructures routières. Le

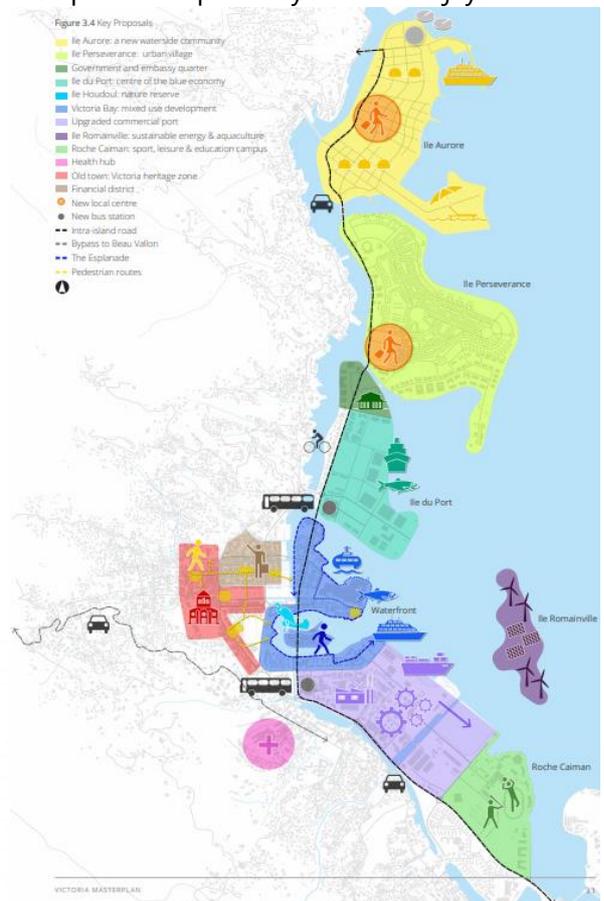


Figure 16 : Propositions d'aménagements de la capitale Victoria – Source : Victoria Masterplan 2040

⁵² Victoria Masterplan 2040 disponible [ICI](#).

gouvernement envisagerait des opérations en format PPP pour financer ces projets.

Des opportunités dans une dynamique de passage à des bus électriques

La STPC devrait mener prochainement une étude pilote financée par le Fonds pour l'environnement mondial pour amorcer l'électrification de ses bus. Il s'agit d'analyser la compatibilité des bus électriques avec les routes montagneuses des Seychelles. Ce projet s'inscrit dans la politique énergétique gouvernementale 2010-2030 visant 15 % d'énergies renouvelables d'ici 2030. La société seychelloise *Global Ocean Investments* aurait déjà montré son intérêt à investir dans des bus électriques.

Des réflexions, en application du *Victoria masterplan*, sont également menées sur l'éventuel intérêt de développer une **ligne de Bus Rapid Transit** dans l'aire urbaine de la capitale.

Les Seychelles échangent depuis 2019 avec la Banque mondiale sur la mise en place d'un cadre stratégique de subventions des transports publics horizon 2025. Il serait question d'ouvrir le marché aux opérateurs privés.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

| Indicateurs Pays | Comores | Madagascar | Maurice | Seychelles |
|---|---------|------------|---------|------------|
| Population (M hab.) ONU, 2020 | 0,9 | 27,7 | 1,3 | 0,1 |
| Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020 | 2,2 | 2,7 | 0,2 | 0,7 |
| Macroéconomie | | | | |
| PIB (Mds USD) FMI, 2019 | 1,2 | 12,6 | 14,4 | 1,6 |
| PIB/hab (USD) FMI, 2019 | 1 350 | 464 | 11 361 | 17 052 |
| Croissance du PIB réel (%) FMI, 2019 | 1,9 | 4,8 | 3,5 | 3,9 |
| Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2019 | 5,1 | 4,0 | 0,9 | 1,7 |
| Finances Publiques | | | | |
| Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2019 | -2,2 | -1,4 | -6,5 | 0,9 |
| Dette publique (%PIB) FMI, 2019 | 25,3 | 38,4 | 72,8 | 55,3 |
| Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2019 | 23,6 | 27,0 | 13,9 | 26,9 |
| Echanges | | | | |
| Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019 | -14,8 | -10,2 | -23,5 | -39,5 |
| Exportation française vers (MEUR)* | 35,6 | 378,0 | 554,8 | 56,2 |
| Importation française depuis (MEUR)* | 13,8 | 562,7 | 261,2 | 102,4 |
| Balance courante (%PIB) FMI, 2019 | -3,8 | -2,5 | -5,8 | -16,7 |
| Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2019 | 11,5 | 3,5 | 1,2 | 1,4 |
| Réserves de change (mois d'import) FMI, 2019 | 5,9 | 3,5 | 7,9 | 2,0 |
| Développement | | | | |
| IDH, BM, 2019 | 0,54 | 0,52 | 0,80 | 0,80 |
| Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU | 64,0 | 66,5 | 74,8 | 73,3 |
| Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM | 17,6 | 77,6 | 0,2 | 1,1 |
| Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014 | 0,20 | 0,13 | 3,35 | 5,42 |
| Notation Dette Douveraine | | | | |
| S&P | - | - | - | - |
| Moody's | - | - | Baa1 | - |
| Fitch | - | - | - | B+ |
| Politique Monétaire | | | | |
| Taux directeur ** | 1,04 | - | 1,85 | 4,94 |

CONTACTS

Kenya, Somalie, Burundi

Page pays : [Kenya](#) / [Somalie](#) / [Burundi](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

Contact : Jérôme BACONIN jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar](#) / [Seychelles](#) / [Maurice](#) / [Comores](#)

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

Contact : Frédéric CHOBLET frederic.choblet@dgtresor.gouv.fr

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#) / [Djibouti](#) / [Erythrée](#)

Contact : Anne-Brigitte MASSON anne-brigitte.masson@dgtresor.gouv.fr

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#) / [Soudan du Sud](#)

Contact : Suzanne KOUKOU PRADA suzanne.koukouprada@dgtresor.gouv.fr

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Philippe GALLI philippe.galli@dgtresor.gouv.fr

Soudan

Page pays : [Soudan](#)

Contact : Rafael SANTOS rafael.santos@dgtresor.gouv.fr

Rwanda

Ambassade de France au Rwanda : <https://rw.ambafrance.org/>

Contact : Quentin DUSSART quentin.dussart@diplomatie.gouv.fr

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Responsable de la publication : Service économique de Nairobi
(jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr).

Rédacteurs : SER de Nairobi et SE de l'AEOI.

Pour s'abonner :

sary.zoghely@dgtresor.gouv.fr

Crédits photo :

©DGTresor