



Ambassade de France en Afrique du Sud  
Service économique régional de Pretoria

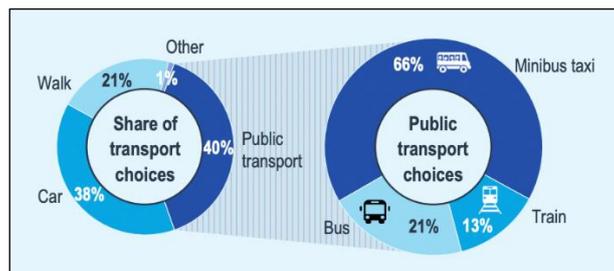
Pretoria, le 4 mars 2022  
Affaire suivie par : Thibault AUBERT

## Les transports urbains en Afrique du Sud

L'Afrique du Sud est le pays le plus urbanisé du continent. Les deux tiers des sud-africains vivent dans des agglomérations urbaines contre 41% pour l'Afrique subsaharienne. Les transports urbains collectifs sont aujourd'hui en déclin, face à des coûts élevés, une insécurité endémique, une baisse structurelle de la fréquentation et une infrastructure ferroviaire en état de déliquescence avancée. Dans cette perspective, les transports urbains publics menacent de devenir anecdotiques au profit des compagnies privées semi-formelles.

### Etats des lieux des transports urbains en Afrique du Sud

#### Les différents modes de transports en Afrique du Sud



Répartition des différents modes de transport en Afrique du Sud (2015)

**L'organisation des transports urbains en Afrique du Sud laisse une large place à la voiture particulière (38%) et la marche (20%).** À l'utilisation de la voiture individuelle, vient s'ajouter l'usage de services de taxis collectifs (gérés par des opérateurs privés) et l'usage grandissant des applications de *e-hailing* (Uber, Bolt, Didi...) qui ont acquis en quelques années une place centrale dans les déplacements urbains individuels en voiture, livrant une concurrence rude aux services de taxis individuels classiques, considérés comme peu fiables et offrant un niveau de sécurité moindre.

**Par ailleurs, les transports en commun sont largement dominés par les minibus-taxis.** Ce mode de transport en commun jouit d'un large réseau, d'une organisation efficace et de tarifs avantageux, aux regards des autres moyens de transports sud-africains. En revanche, les minibus-taxis dépendent de financements privés et échappent largement à la supervision de l'État (via le DoT, ministère des Transports). Ils présentent également des risques de sécurité pour les usagers.

Face à cette incapacité à réguler les minibus-taxis, le DoT a élaboré en 2007 une *Public Transport Strategy and Action Plan* (PTSAP) essentiellement basée sur le développement de réseaux de bus à haut niveau de service (*Bus Rapid Transit – BRT*), avec des couloirs de circulation prioritaires (*Priority Corridors*). **Aujourd'hui, le réseau de bus assure 21% des déplacements urbains en commun, soit trois fois moins que les minibus-taxis.**

Le train est quant à lui quasi absent de la politique de transports urbains. Le réseau ferroviaire est en perte de vitesse et fonctionne aujourd'hui sur la base d'une subvention du déficit, loin des projets originaux de gains d'efficacité par la gestion en concession du réseau. **Ce mode de transport souffre d'un sous-investissement massif, tant dans la maintenance et la rénovation du réseau, le matériel roulant, la surveillance des**

**infrastructures et la sécurité des personnes.** La fréquentation du réseau a ainsi connu une chute de 75% en dix ans. Le service *Metrorail*, opéré par la *Passenger Rail Agency of South Africa* (PRASA), est ainsi passé de 500 millions de passagers transportés en 2014/2015 à moins de 150 millions en 2019/2020. Les performances dégradées du service *Metrorail* conduisent les municipalités à privilégier le développement des réseaux de bus, en prenant peu en considération des pistes de rétablissement du secteur ferroviaire.

Néanmoins, **le Gautrain fait figure d'exception.** Ce réseau de transport urbain long de 80 km reliant Pretoria, Johannesburg et l'aéroport O.R. Tambo, est unique en son genre en Afrique du Sud. Il se démarque par sa performance – disponibilité des trains de plus de 98% –, le très bon état de l'infrastructure comme du matériel roulant, et la sécurité assurée pour les passagers à bord. En revanche, le niveau de fréquentation du *Gautrain*, très satisfaisant à son lancement, ne cesse toutefois de diminuer au regard des tarifs appliqués.

Enfin, la marche représente une part significative des déplacements domicile-travail de la population sud-africaine. **Près de 21% de la population se rend ainsi au travail en marchant.** Toutefois, l'absence d'infrastructures piétonnes et l'insécurité font de la marche un moyen de transport peu sûr. Cet enjeu touche également les cyclistes, expliquant la part quasi-nulle du vélo dans les modes de transport du pays.

### Triple enjeu des transports urbains en Afrique du Sud (coût, insécurité et environnement)

**Le réseau de transports urbains est largement sous-optimal et constitue un problème majeur de coût en Afrique du Sud. Le ménage sud-africain moyen dépense ainsi près de 20% de son revenu disponible dans les transports,** contre 10% en moyenne pour un ménage dans un pays en développement et 15% pour un ménage français moyen.

**La question de la sécurité traverse tous les modes de transports.** Cet enjeu, qui dépasse le domaine des transports urbains, fait l'objet d'une prise de conscience croissante de la part des acteurs publics. La sécurité est également une barrière majeure au développement du transport individuel non-motorisé (marche et vélo) comme complément aux transports en commun. La mise en place de parkings sécurisés pour les vélos, couplée à un renforcement de l'arsenal judiciaire sur la question de l'alcoolémie au volant, ainsi qu'une politique de prévention plus forte pour diminuer les accidents et la mortalité routière permettraient l'essor de l'intermodalité, perspective économique et durable, qui devrait ainsi diminuer l'usage de la voiture individuelle.

En Afrique du Sud, **les émissions liées au transport représentent 10,8% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du pays,** et demeurent la source d'émissions à la croissance la plus forte. La part de la voiture et des minibus-taxis dans les déplacements urbains constitue une source de pollution atmosphérique et d'émissions de GES très importante. Les métropoles sud-africaines prennent conscience de cet enjeu à l'instar de la municipalité de Johannesburg, qui a développé un *Climate Action Plan* visant à verdir le mix de transports urbains utilisés, à travers divers scénarios de maillage du territoire et la mise en place encore très limitée de bornes de recharge pour véhicules électriques.

## Réorganiser l'offre de transport en commun

**Le transport public majoritaire (les minibus-taxis) échappe à la gestion étatique rendant difficile d'une part l'intégration de leur activité dans un planning stratégique de développement harmonisé des différents modes de transport urbain.** Augmenter les subventions en faveur des minibus-taxis – notamment pour favoriser le passage à l'électrique de la flotte des véhicules –, en contrepartie du respect d'un standard minimal de qualité pour ces services, de l'enregistrement obligatoire de tous les conducteurs et des véhicules et de programmes de formation des conducteurs à la sécurité routière et aux premiers secours pourrait permettre d'intégrer l'activité de minibus-taxis à la stratégie globale de transport urbain.

D'autre part, **le redressement de la compagnie publique en charge du transport ferroviaire de passagers, Prasa,** minée par des années de gouvernance instable, de mauvaise gestion, de corruption endémique et de manque de maintenance des infrastructures, démunie face aux actes de vandalisme qui touchent les gares et

les voies du réseau, phénomène devenu fléau ces dernières années, **est une condition indispensable à la revitalisation des corridors ferroviaires.**

**Dans cette perspective, la direction actuelle de Prasa souhaite, après une phase d'assainissement des finances de l'entreprise, se tourner davantage vers des partenaires internationaux spécialisés dans la sécurisation de l'infrastructure, pour s'attaquer frontalement au problème du vandalisme et du pillage des voies.** À ce titre, l'entreprise ferroviaire pourrait se tourner vers des entreprises françaises. La direction de Prasa a indiqué fin 2021 vouloir renouer une relation de proximité avec la SNCF, dans le cadre d'un projet de visite en France des installations de la compagnie publique française en 2022. Cette visite pourrait aussi être l'occasion pour Prasa de nouer des partenariats commerciaux avec des entreprises spécialisées dans la sécurisation et la fluidification des réseaux de transport, comme Atos.

Des entreprises françaises sont déjà présentes sur le marché sud-africain, comme Alstom (usine Gibela à Johannesburg, qui doit fabriquer sur une période d'une quinzaine d'années 600 trains destinés à remplacer la flotte obsolète du Métrorail) ou Thalès, qui se concentre principalement sur le développement des activités du *Metrorail* et du *Gautrain* (*signalisation, billetterie*).