

## La mise en place d'un réseau de transport urbain n'est pas la priorité au 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.

### 1- 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 km<sup>2</sup>, 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 progresse de 6,5 % par an. Grande Comore et Anjouan totalisent 89 % de la population. 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.

**Les infrastructures routières, principal obstacle à la mise en place d'un réseau 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 et le revenu par habitant est faible. Le taxi, s'empruntant souvent collectivement, est l'unique transport public en ville. Des minibus, « taxi-brousses », opèrent 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.

### 2- 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 (don de 14,7 MEUR et prêt de 3,19 MEUR) et de l'UE (don de 16,11 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.

**A 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.