

Sommaire

1. Edito
2. Planification urbaine et politique de transports dans les villes turques
3. Trois décennies de transport urbain dans les pays du Sud
Le regard de Ralph Gakenheimer
4. BRT et transport artisanal en Amérique du Sud :
L'indispensable alliance
5. La planification d'un système de transport intégré et la coopération Lyon / Addis-Abeba
6. La place des deux-roues motorisés les leçons de Hanoï
7. La mobilité urbaine, un outil pour (re) modeler la ville africaine
8. Conférence CODATU XVI à Istanbul en 2015 : l'impact de la mobilité urbaine sur le climat et la qualité de l'air
9. Brèves
10. Publications



Photo : Kampala - Créalis photo : CODATU

Mobilité soutenable et développement urbain dans les villes du Sud

Combien de temps peut-on décernement consacrer chaque jour à se déplacer ? Combien peut-on accepter de dépenser chaque mois pour sa mobilité ? Quelles conditions de transport est-on prêt à endurer pour se rendre sur son lieu de travail ou retrouver ses proches ?

Ces questions, toujours vives dans les métropoles du Nord, trouvent des réponses parfois bien différentes dans les villes du Sud. Les populations les plus pauvres peuvent passer des heures chaque jour dans des bus bondés et y laisser un quart de leur revenu. Les récentes manifestations au Brésil ont rappelé la dure réalité quotidienne des moins aisés, de ceux qui ne peuvent pas s'acheter une voiture et dépendent des services de transport public, lorsqu'ils ne sont pas de simples piétons.

Dans les villes du Sud, la marche et le transport collectif dominant la mobilité. Mais dans la rue, ce sont les véhicules privés (auto ou moto) qui priment. Ils offrent une accessibilité incomparable à leur propriétaire et matérialisent leur réussite sociale. La dynamique de motorisation est une constante des villes du Sud. L'expansion urbaine risque d'y accroître la dépendance automobile... et la consommation d'hydrocarbures.

Le secteur des transports est déjà un des premiers contributeurs au changement climatique - il représente près de 23 % des émissions mondiales de CO₂ - et consomme plus de la moitié du pétrole produit. Entre

2000 et 2050, les émissions globales liées aux transports vont augmenter de 140 % et les pays du Sud y contribueront pour plus de 80 %, du fait principalement de la croissance de la circulation routière. Le paradoxe est cependant qu'en dépit de niveaux de motorisation encore faibles, la congestion sévit dans les villes du Sud. Lorsque le schéma institutionnel le permet, les autorités tentent d'organiser le trafic, investissent dans les réseaux de transports collectifs et développent des politiques multimodales qui redonnent un peu de crédit à la marche et au vélo.

On trouvera dans ce numéro différents exemples des pratiques actuelles de mobilité durable dans les villes du Sud : en Turquie où les priorités affichées par les autorités locales en faveur des transports publics sont confrontées au développement croissant de l'automobile ; en Amérique Latine où les projets de BRT ont parfois du mal à s'articuler avec le transport artisanal ; à Hanoï où le modèle de motorisation à deux-roues de la capitale vietnamienne est mis en question, en Afrique où la mobilité devrait être davantage employée pour favoriser le développement ; à Addis Abeba enfin où la coopération avec la ville de Lyon a permis d'obtenir des résultats importants en matière d'intégration urbanisme/transport. ■

Julien Allaire

jallaire@codatu.org
Délégué Général de CODATU

Planification urbaine et politique de transports dans les villes turques

Ela Babalik-Sutcliffe

ebaba@metu.edu.tr

La Turquie fait partie des pays émergents dont la croissance économique alimente le développement urbain. C'est également un des pays où le prix du carburant est le plus élevé au monde. Ela Babalik Sutcliffe, professeure associée à l'Université technique du Moyen Orient d'Ankara (Département de planification urbaine et régionale) fait ici le point sur les politiques de mobilité durable mises en œuvre dans les villes turques



Les politiques de mobilité durable doivent mobiliser différentes stratégies complémentaires. Les unes visent à augmenter les parts modales de la marche, du vélo et des transports publics dans les déplacements urbains. Certaines visent à décourager l'usage de la voiture et à accroître la part des véhicules économes en énergie. D'autres s'attachent à planifier les villes en recherchant compacité, densité, mixité et à mettre en place une organisation urbaine qui favorise les transports collectifs. D'autres encore s'efforcent de promouvoir une conduite plus sûre et des vitesses plus lentes dans les zones urbaines.

Les villes turques ont des résultats mitigés dans la mise en œuvre de ces stratégies. Elles ont de solides avantages en termes de densité (200-300 habitants / ha est courant dans la plupart des villes), de taux

élevé de déplacements à pied (à hauteur de 50 %, même dans une grande ville comme Istanbul), de taux de motorisation (à peine 200 voitures pour 1000 habitants à Ankara et environ 140 à Istanbul et Izmir). Cela a pour conséquence un faible niveau d'utilisation de la voiture (20-30 % des déplacements motorisés) et un recours important aux transports en commun. Cela n'empêche toutefois pas l'étalement urbain, l'accroissement de la motorisation et du taux d'utilisation des voitures. Ce dernier est ainsi passé de 18 % à Ankara dans le milieu des années 1990 à 30 % en 2010.

La marche est très pratiquée mais les conditions de déplacements sont plutôt mauvaises du fait du stationnement illégal et des nombreux obstacles qui entravent les cheminements sur des trottoirs très étroits. Leur revêtement, les caniveaux et les passages piétons sont également de mauvaise qualité,

tandis que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est tout simplement ignorée.

Si l'utilisation des transports publics est très élevée dans de nombreuses villes turques (plus de 65 % des déplacements motorisés à Ankara et Istanbul), la qualité du transport est faible, avec des bus vétustes et bondés qui utilisent des carburants de mauvaise qualité.

Pour répondre aux besoins futurs de déplacements, de nombreuses villes turques envisagent de mettre en place des systèmes ferroviaires urbains à haute capacité mais elles négligent les projets améliorant le confort, la qualité et la fiabilité des trajets en autobus. Metrobus à Istanbul demeure le seul système de Bus Rapid Transit (BRT) en Turquie, alors que sa forte fréquentation démontre pourtant la qualité de service que permettent les couloirs de bus dédiés. Si le transport artisanal en minibus, *Dolmuş*, joue un rôle important, ses lignes devraient être davantage réglementées et organisées de manière à faciliter rabattement sur les modes plus capacitaires. En dépit d'un usage important des transports publics, la plupart des métropoles turques subissent la congestion. Les autorités locales hésitent cependant à restreindre l'usage de la voiture et à mieux gérer le stationnement. Elles ont plu-

tôt tendance à développer le réseau routier et à multiplier les aménagements favorisant l'usage de la voiture. Les modèles de croissance urbaine sont aujourd'hui très dépendants de l'automobile. L'accessibilité en voiture est un critère essentiel pour les promoteurs et les règlements actuels d'urbanisme se révèlent impuissants à combattre les dynamiques d'étalement urbain, de spécialisation des quartiers et de multiplication des zones résidentielles sécurisées. Des évolutions positives dessinent toutefois. Les projets de pistes cyclables et de flottes de vélos publics se développent, encouragés par les subventions du gouvernement central. Certaines autorités locales ont augmenté le nombre de véhicules à faibles émissions dans leur flotte de transport public. Istanbul, Izmir et Eskişehir ont été pionniers dans les systèmes de billetterie et de tarification intégrée favorisant l'intermodalité, à l'image du projet d'Izmir «Transformation dans les transports». Afin de favoriser l'intermodalité, Istanbul va lancer des parkings P+R basés sur un nouveau système tarifaire. Eskişehir a piétonnisé les principaux boulevards de son centre-ville en même temps qu'elle inaugurerait son tramway. Ces pratiques vont dans le sens d'une mobilité durable. Formons le vœu qu'elles se multiplient et soient rapidement transférées à d'autres villes.

Trois décennies de transport urbain dans les pays du Sud

Le regard de Ralph Gakenheimer

Ralph Gakenheimer

rgaken@mit.edu

En mai 2013, Jean-Claude Ziv fondateur et ancien secrétaire général de CODATU nous a quittés. Pendant trente ans vous avez ensemble participé à l'animation de la réflexion sur la mobilité urbaine dans les pays en développement. Quelles sont selon vous les principales évolutions dans ce domaine ? Où qu'il soit, mon collègue Jean-Claude Ziv peut savourer de voir le rôle enfin reconnu du transport urbain dans les villes des pays en développement. Personnalité hors du commun, innovante et toujours friande de moments comme ceux que nous vivons, il n'a pas peu contribué à cette prise de conscience...

Il y a trente ans, la communauté internationale des planificateurs de transport plaidait pour l'expansion du transport collectif informel. Il est depuis devenu évident que d'autres solutions étaient nécessaires. Les réflexions sur le système de Bus Rapid Transit de Curitiba

ont été lancées à cette époque et elles ont été présentées à la première conférence CODATU que Jean Claude Ziv a organisée à Dakar en 1980. Jaime Lerner, maire de Curitiba, avait alors ouvert un nouveau monde de possibilités. Le reste du monde a attendu un bon moment pour constater la qualité de ce système mis en service peu avant. A présent, nous reconnaissons que toutes les villes, quelle que soit leur taille, ont besoin de systèmes de transport à haut niveau de service.

Et quels sont les défis qui restent à relever ?

Très peu d'autres aspects de ce secteur clé ont fait des progrès significatifs au cours de ces 30 dernières années. L'interaction entre l'accessibilité urbaine et la pauvreté reste ainsi toujours assez mal traitée... même si des projets innovants ont vu le jour, notamment à Medellín (Colombie) en installant des

téléphériques sur les flancs escarpés de montagne. Si ce mode se développe actuellement, l'enjeu de l'accessibilité des plus pauvres demeure.

Une autre déception est liée aux modestes résultats des efforts pour le financement des systèmes de transport urbain. Les faibles ressources financières des gouvernements locaux dans l'ensemble du monde en développement, combinées à l'organisation fragmentaire des transports urbains n'ont pas permis le développement de partenariats public-privé. La participation du secteur privé aux projets de transports publics a été trop limitée et c'est pour moi le plus lourd handicap de ce secteur.

Par ailleurs, le réchauffement climatique et la pression que nous exerçons en général sur l'environnement a progressivement augmenté tout en rappelant la pertinence des modes de transports alternatifs. Nous essayons, mais

les arriérés sont grands, et la nouvelle demande considérable.

Ne soyons cependant pas trop pessimistes. Ces trop brèves remarques sur trois décennies d'activité dans le secteur des transports urbains ne parlent pas des nombreuses étincelles d'espoir. Une excellente perspective plus complète a été écrite par Kenneth Gwilliam dans "Villes en mouvement - Dix en plus tard" (Research in Transportation Economics, Vol. 40 (2013), pp 3-18), revue éditée par un groupe de contributeurs CODATU que Jean Claude avait contribué à rassembler. Néanmoins, la question demeure : «What is next ?» sans avoir la chance de bénéficier de la contribution de Jean-Claude.

Propos recueillis auprès de Ralph Gakenheimer, Professeur émérite de l'Urbanisme, M.I.T. ancien président du Comité scientifique international, CODATU

BRT et transport artisanal en Amérique du Sud : L'indispensable alliance

Pablo Salazar Ferro

pablo.salazar@lycos.com

Inventé à Curitiba (Brésil) dans les années 1970, le Bus Rapid Transit (BRT) est devenu, après le succès en 2000 du Transmilenio de Bogotá (Colombie), le mode de transport de masse le plus en vogue en Amérique Latine et s'exporte partout dans le monde. Pablo Salazar Ferro, chercheur au Centre d'études sur les transports de l'Université du Cap (Afrique du Sud) nous explique ici pourquoi ce système n'a pas toujours été vecteur d'intégration pour le transport artisanal.

La coexistence de systèmes de transport artisanal et de systèmes de transport institutionnel ou formel est une caractéristique de la plupart des villes d'Amérique du Sud. Au cours des dernières décennies, les systèmes de transport collectif de ces villes ont progressivement trouvé un équilibre relatif entre ces deux composantes. Plus récemment,

les nouveaux systèmes BRT (« Bus Rapid Transit ») ont néanmoins entraîné un bouleversement de cet équilibre. La mise en service de certains BRT en Amérique du Sud est manifestement une réussite du point de vue opérationnel, mais ces mêmes modes ont aussi produit des relations conflictuelles avec le transport artisanal.

Tout d'abord, il convient de distinguer le Brésil des autres pays d'Amérique du Sud. Dans les années 1970-1980, le Brésil avait déjà connu des regroupements d'entreprises de transport privées préexistantes ainsi que des expériences de mise en service de bus à haute capacité. Cette situation originale a permis une intégration moins conflictuelle des sys-

tèmes de BRT récents. Les entreprises privées d'ores et déjà institutionnalisées ont conservé leurs anciens services de bus et de minibus déjà opérationnels et ont acquis l'exploitation des réseaux BRT. Dans ce contexte, seules quelques modestes entreprises artisanales récemment apparues tentent de faire contrepoids au transport institutionnel.



Photo : Bogota Transmilenio - Crédits photo : @P.S. Ferro

Dans les villes hispanophones, la réalisation de réseaux BRT a été conçue comme un outil de transformation de l'ensemble du système de transport en commun. Portés par une vision modernisatrice qui considère les services artisanaux de transport comme un obstacle, les projets de BRT les plus réputés visent ainsi à les remplacer voire les supprimer, partiellement ou totalement.

La coexistence de nouveaux systèmes BRT et des services du transport artisanal est marquée par des logiques opérationnelles difficiles à associer. Le transport artisanal exprime sur le territoire de la ville les logiques d'un réseau créé par un groupe fragmenté d'opérateurs : des véhicules à faible capacité opérant sur des routes beaucoup trop longues qui traversent le centre-ville multipliant les problèmes de congestion, un manque d'intermodalité flagrant et une concurrence sur la route entre opérateurs. Ces caractéristiques sont couramment montrées comme les archétypes d'un système inefficace d'un point de vue opérationnel. Les

BRT en revanche, répondent à une logique d'optimisation opérationnelle : des véhicules de haute capacité sur le réseau principal, une intermodalité basée sur des routes de rabattement aux extrémités, l'utilisation de sites propres et des services octroyés aux entreprises par une autorité de régulation. Avec les projets de BRT, cette dernière organise alors une concurrence pour le marché, via des appels d'offres, plutôt qu'une concurrence dans le marché.

De cette façon, des projets comme le Trolebus de Quito (1995), le Transmilenio de Bogotá (2000) ou le Transantiago de Santiago (2007), ont produit des changements brusques dans l'équilibre entre systèmes de transport institutionnel et systèmes de transport artisanal. Ainsi, à Bogotá et à Quito, les réseaux BRT opèrent sans relations avec les services de transport artisanal, créant ainsi des tensions entre les deux systèmes. A Santiago, seules les plus grandes compagnies de bus ont été incluses dans le projet de transformation du réseau de transport collectif de sur-

face. Le transport artisanal a lui pratiquement disparu ; en conséquence, le nouveau système en pâtit, notamment en ce qui concerne l'accessibilité dans les périphéries de la ville.

En Amérique du Sud, la relation conflictuelle associée à l'implantation des projets de BRT fait naître un système de transport dual. D'une part, les réseaux de BRT affichent des performances opérationnelles plus qu'adéquates mais, en même temps, ils tournent le dos au système de transport artisanal. Pourtant, celui-ci continue souvent à assurer la plupart des voyages en transport en commun (74% à Bogotá et 76% à Quito), malgré une flexibilité et une couverture géographique diminuées par les relations conflictuelles avec le système BRT.

Ainsi, dans les villes ayant implanté des systèmes de BRT, l'intégration des différents services demeure un défi majeur afin de trouver un équilibre entre efficacité du système et desserte territoriale. En effet, le transport artisanal et les nouveaux réseaux BRT ont chacun des atouts dans le

contexte urbain de l'Amérique du Sud, mais rencontrent des obstacles importants au cours de leurs processus d'intégration du fait de logiques opérationnelles et de structures d'organisation antagonistes.

La planification d'un système de transport intégré et la coopération Lyon / Addis-Abeba

Patrice Berger

p.berger@urbalyon.org

Depuis plus de dix ans, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise apporte son appui aux autorités d'Addis Abeba dans le domaine des transports urbains dans le cadre d'un programme de coopération décentralisée. Patrice Berger, directeur des activités internationales de l'agence en dresse ici un rapide bilan.

Addis Abeba est une métropole en plein boom. Tandis que la population éthiopienne dépassera les 110 millions d'habitants, la capitale passera de quatre à plus de dix millions d'habitants dans les décennies à venir.

Depuis plus de 13 ans, l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise apporte son appui technique aux urbanistes et décideurs de la ville d'Addis Abeba pour organiser son développement. Avec l'appui et les financements de l'Etat, de l'Ambassade de France, du Grand Lyon et de l'Agence Française de Développement (AFD), elle est intervenue dans le cadre de deux exercices successifs de révision de son schéma directeur (2000/2002 et 2012/2013).

L'organisation, à Addis Abeba, de la 15^e Conférence CODATU en octobre 2012 a marqué la volonté de la ville de s'afficher comme une ville africaine ambitieuse sur ce sujet, l'une des premières à développer le transport public sur rail. Les décideurs éthiopiens veulent s'inspirer des meilleures pratiques pour construire un réseau de transport public intégré associant modes lourds, semi lourds, lignes de bus et transport artisanal.

Depuis 10 ans l'État éthiopien et la ville d'Addis ont progressé en cohérence avec la planification urbaine. Dès 2003, suite au nouveau schéma directeur, la Direction des routes de la ville a engagé une politique de réservation d'emprises axiales pour des sites propres bus sur les deux grands axes de développement de

la ville ... En 2006, suite à une analyse comparative des solutions BRT et LRT et une expertise indienne, l'Etat a opté pour le développement de deux lignes majeures de LRT (Light Rail Transit) de moyenne capacité et a lancé une consultation internationale : ces lignes sont aujourd'hui en travaux, sur préfinancement et appui technique chinois... En 2010 la ville a créé une Autorité des transports et a choisi de lancer une politique de BRT (Bus Rapid Transit) complémentaire du LRT, avec réalisation d'une première ligne sur préfinancement de l'AFD. Au cours des cinq dernières années, la compagnie municipale de transport Anbessa, candidate à l'exploitation du BRT, a modernisé son réseau d'autobus, exploitant actuellement 105 lignes avec 650 bus dont 100 articulés.

Depuis 2001, l'Agence d'urbanisme de Lyon, avec l'appui de ses partenaires institutionnels et techniques, (notamment les services du Grand Lyon et de la ville de Lyon, le Sytral, Egis rail, CODATU...) a accompagné cette politique par ses appuis à différentes échelles : planification d'une ville polycentrique, urbanisme de corridors urbains, étude de préféabilité de sites propres, projet urbain du hub principal d'Addis Abeba, réflexions sur les espaces publics...

Dans un pays où les compétences sur ce sujet nouveau sont encore rares, son appui et celui de ses partenaires visent à générer de nouvelles méthodes de travail entre acteurs pour construire sur la durée, dimension souvent sous-estimée par les Ethiopiens, un réseau intégré d'espaces publics et de transports urbains.



La place des deux-roues motorisés les leçons de Hanoï

Kamel Bouhmad,

kbouhmad@gmail.com

On estime aujourd'hui que 300 millions de motos sont en circulation dans le monde, dont 85 % en Asie. Le Vietnam est emblématique de l'explosion de l'usage des motos dans les villes en développement ; Kamel Bouhmad, consultant en mobilité et chargé de programmes à ONU-Habitat nous décrit ici les avantages... et les limites de ce mode de transport dans le développement des villes. Le deux-roues motorisé, menace ou opportunité ?

AHanoï, quatre habitants sur cinq se déplacent aujourd'hui en deux-roues motorisés (motos et taxi-motos). Grâce à ce mode flexible, la ville - à niveau de revenu intermédiaire - enregistre un nombre important de déplacements par personne et par jour. Revers de la médaille, Hanoï figure au palmarès des villes dont l'air est le plus pollué. Principal moyen de locomotion, la moto reste très peu prise en compte

dans les stratégies de développement urbain de la ville...

Pour l'usager, le deux-roues motorisé (2RM) a la particularité de présenter à la fois les avantages de la voiture particulière (liberté d'usage, liaison point à point) et ceux des transports collectifs (prix du déplacement accessible, temps de trajets réguliers), sans leurs inconvénients respectifs. A Hanoï, ces avantages reposent sur une réglementation et un contrôle

peu rigoureux de la possession et de l'usage des motos : taxes faibles, maintenance et contrôle technique limités, tolérance du stationnement sur les trottoirs et du transport de marchandises.

Pour la collectivité, la moto est un moyen de faciliter l'accès des habitants aux emplois et aux services de la ville, de limiter les investissements lourds de transports collectifs et d'optimiser l'usage de la voirie (débit-

vitesse). Mais les externalités négatives induites par ce mode de déplacement sont conséquentes, tant en matière de pollution sonore et atmosphérique que du point de vue de l'accidentologie. Face à cet équilibre fragile usager-collectivité, les autorités locales hésitent à juguler le développement des 2RM. Dans ce contexte, le parc a doublé entre 2002 et 2008. Le taux de motorisation en 2RM atteint aujourd'hui un niveau

équivalent à ceux de certains pays d'Europe, en automobile (500 à 600 véhicules pour 1000 habitants).

Pour maîtriser le trafic dans la capitale vietnamienne, il est nécessaire d'assumer le rôle central de la moto et de l'intégrer aux documents de planification

urbaine. Le développement des transports collectifs et la maîtrise de l'usage des modes individuels (voitures et motos) sont indissociables, et doivent être menés de manière conjointe et progressive. C'est ce qui a jusqu'ici fait défaut à Hanoï.

La période est aujourd'hui charnière : quatre lignes de métro et

une ligne de *Bus Rapid Transit* devraient être mises en service d'ici 2020. A cet horizon, la ville comptera également 1,8 million de nouveaux citoyens. Dans ce contexte, la recherche de synergies entre modes et acteurs du transport urbain est indispensable à la construction d'un réseau multimodal et durable. Les leviers potentiels sont multiples : contractualisation avec les *Xe Om* (taxis-motos) pour assurer la desserte fine et le rabattement sur le réseau de transports collectifs, aménagement et tarification favorables aux parcs-relais, régulation fiscale et mécanismes de contrôle adaptés aux 2RM, etc.

Le «phénomène deux-roues» ne se limite pas à l'Asie du Sud et de l'Est. Depuis vingt ans, on observe des tendances comparables dans les grandes

villes d'Afrique de l'Ouest, notamment à Ouagadougou et Cotonou où les motos chinoises importées sont vendues à bas prix. Depuis peu, ce phénomène s'observe également en Afrique de l'Est. Initialement taxis-vélos, les *boda-boda* se transforment peu à peu en taxis-motos au Kenya et en Ouganda.

Compte tenu de la forte croissance démographique du continent africain, des problèmes généralisés de congestion du trafic et de la crise globale des transports publics (gouvernance et financement du secteur), il est fort probable que ce phénomène s'étendra et s'accroîtra dans les années à venir. Des instruments de planification et de régulation *ad hoc* méritent d'être développés pour gérer cette évolution majeure de la mobilité urbaine dans les villes du Sud.



La mobilité urbaine, un outil pour (re) modeler la ville africaine

Bernard Abeiku Arthur

abeiku_arthur@outlook.com

La quinzième conférence CODATU qui avait pour thème le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes, s'est tenue en octobre 2012 à Addis Abeba. Bernard Abeiku Arthur, professeur invité au CNAM et membre du comité scientifique de la conférence, revient sur cet enjeu majeur pour les villes africaines pour appeler à une intégration urbanisme-transport sur les villes du continent.

Le développement urbain en Afrique au cours des 10 à 20 prochaines années est certainement une des questions les plus passionnantes à laquelle le monde est confronté. Les projections d'ONU-Habitat suggèrent que d'ici 2025, la population urbaine de l'Afrique atteindra 640 millions d'habitants, un chiffre supérieur à celui de la population européenne toute entière. L'Afrique demeurera néanmoins la région du monde la moins urbanisée. Les défis sont immenses.

Actuellement, la plupart des villes africaines se caracté-

risent par un réseau d'infrastructures insuffisant, des services de transports collectifs inefficaces et non réglementés et une importante congestion urbaine. Les centres villes sont souvent chaotiques tandis que leurs périphéries s'urbanisent à l'infini. La planification urbaine court après le développement et ne rattrape jamais son retard. La conférence CODATU XV a consacré ses travaux au type de planification susceptible de permettre aux villes africaines de trouver leur voie.

Si elle veut tenir sa place dans l'économie mondiale et attirer

les investissements et les visiteurs internationaux, la ville africaine doit développer une vision claire de son avenir et mettre en place des stratégies de développement urbain. L'Afrique détient près de la moitié des ressources naturelles de la planète et pourtant c'est le continent le moins développé économiquement. Dans la plupart des villes d'Afrique, ce sont les gouvernements nationaux qui investissent directement dans le logement et les infrastructures de transport, la gestion des déchets, la santé, l'éducation, l'assainissement. Une vision

claire de «qui, quoi et quand» serait indispensable aux décideurs des villes africaines. Or, c'est rarement le cas.

Une décentralisation effective est nécessaire et celle-ci passe par une décentralisation fiscale, des cadres réglementaires, un renouvellement des capacités d'ingénierie financière, une stratégie de développement urbain et une planification efficace de la mobilité. Des politiques nationales d'aménagement du territoire, de développement économique et de mobilité resteront bien sûr nécessaires



pour guider la planification et la gestion des villes. Un équilibre est à trouver entre l'orientation par le haut, la planification locale et une approche plus saine de planification de la ville africaine du futur.

Les villes d'Afrique doivent développer leur propre vision à long terme. Celle-ci trouvera son expression dans un programme d'aménagement territorial, un plan d'investissements à long-terme dans les infrastructures, des plans d'urbanisme et des stratégies de mobilité considérées comme

des lignes directrices dynamiques plutôt que comme des références statiques. Au lieu de suivre des processus séquentiels, les documents de planification urbaine (usage des sols, urbanisme, infrastructures et mobilité) doivent être préparés en parallèle pour permettre un processus itératif déterminant pour leur élaboration. Les interdépendances entre l'espace, la hiérarchisation des activités, les infrastructures et la mobilité peuvent être mieux explorées pour obtenir un maximum de résultats.

Les villes africaines doivent passer d'une planification «prescriptive» à une planification «curative et facilitative». Il faut changer de méthode. Au lieu de dire «ce qui doit être fait et comment cela doit être fait», il faut définir «ce qui peut être fait et comment cela peut être fait». Une planification intégrée du développement devrait montrer sa pertinence à l'avenir tant le rythme de croissance dépasse celui des plans. La meilleure approche pour traiter la question des urbanisations spontanées et peu denses des périphéries serait une «planification facilitatrice». Le défi de «l'intégration» peut être abordé *ex ante* plutôt que *ex post*.

La mondialisation exige que les villes africaines disposent des bonnes données et fassent les bons choix pour s'inscrire dans l'économie mondiale. Les villes du Sud doivent investir dans la collecte de données sur la mobilité urbaine, son organisation, les infrastructures et les changements de comportement pour parvenir à une meilleure compréhension des réalités actuelles, et éclairer les nouvelles ten-

dances et les futurs besoins des populations urbaines.

Le choix des systèmes de transport de masse devrait répondre «à la demande actuelle et future», et s'inscrire dans une logique de «progression des modes» plutôt que celle d'un «choix du mode». Sur cette base, les villes devraient commencer par analyser leurs parts modales actuelles et financer à la fois des progrès graduels tout en investissant dans de nouvelles infrastructures. Pour permettre un transfert modal à une large d'échelle, il est également nécessaire de promouvoir le changement de comportement des utilisateurs en y impliquant le secteur artisanal des transports et les opérateurs institutionnels de planification, de conception et de co-appropriation du changement.

Cette approche doit permettre aux villes africaines de développer leur propre système de mobilité sans «copier ce qui se fait partout dans le monde» mais en répondant aux besoins de mobilité de leurs habitants.

Conférence CODATU XVI à Istanbul en 2015 : l'impact de la mobilité urbaine sur le climat et la qualité de l'air

La prochaine conférence CODATU aura lieu à Istanbul début 2015. Elle sera organisée en partenariat avec l'Université Technique d'Istanbul (İstanbul Teknik Üniversitesi). Elle portera sur le thème «Énergie, climat, pollution de l'air: le rôle des politiques de transports urbains dans les pays en développement et les économies émergentes». Tandis que la croissance des émissions dues au trafic routier dans les pays émergents est plus rapide que leur croissance économique, cet événement permettra de revenir sur les enjeux associés à la maîtrise de l'énergie dans les transports urbains. Quelques mois avant la 21^e conférence sur le changement climatique qui aura lieu en décembre 2015

(COP 21) à Paris, la conférence CODATU XVI rappellera que le transport urbain présente un potentiel considérable de maîtrise des émissions de CO₂. Beaucoup d'options, déjà éprouvées ou innovantes s'offrent aux décideurs à travers les politiques d'urbanisme, de déplacements, économiques et industrielles.

La mise en œuvre de stratégies volontaristes de maîtrise des consommations d'énergie pour la mobilité urbaine a des avantages complémentaires indéniables, notamment en termes de qualité de l'air. Actuellement, on compte 3,2 millions de morts prématurées dans le monde du fait de la pollution de l'air. Certaines villes où la flotte de véhicules croît

rapidement atteignent des seuils de pollution très préoccupants. Les villes du Bassin méditerranéen sont directement concernées par ces évolutions et certaines expériences, turques notamment, méritent d'être valorisées.

Membre du réseau SLoCaT et associée à l'initiative Bridging the Gap, l'association CODATU souhaite permettre aux scientifiques et aux experts de terrain d'apporter des arguments aux décideurs politiques locaux et nationaux pour envisager une inflexion des tendances vers une mobilité urbaine soutenable.

Brèves



Un Colloque scientifique sur **l'action internationale des collectivités territoriales** se tiendra à Grenoble du 4 au 6 décembre 2013. Il est organisé par Cités Unies France (CUF) en partenariat avec l'Institut d'études politiques de Grenoble (IEPG) et l'Institut des hautes études de l'action internationale des villes et gouvernements locaux (IDHIL).
<http://www.cites-unies-france.org/spip.php?article1854>



La prochaine conférence **Transforming Transportation** se tiendra à Washington les 16 et 17 janvier 2014. Cet événement organisé par la Banque mondiale et Embarq pendant la semaine du Transport Resarch Board rassemble la communauté d'experts internationaux de la mobilité urbaine.
<http://transformingtransportation.org/>



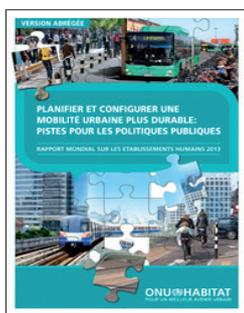
MOOC Villes africaines "en ligne"

Une "formation en ligne" à la planification des villes africaines est proposée, à partir de février 2014, par l'École Polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Elle traitera des outils de planification au regard des grandes problématiques urbaines africaines : changement climatique, énergie, droit à la ville, foncier...
<https://www.coursera.org/course/villesafricaines>



Le prochain **Forum International des Transports** se tiendra sous présidence française à Leipzig du 21 au 23 mai 2014. Il aura pour thème «le transport pour un monde qui change: comprendre les tendances - élaborer des réponses».
<http://www.internationaltransportforum.org/2014/>

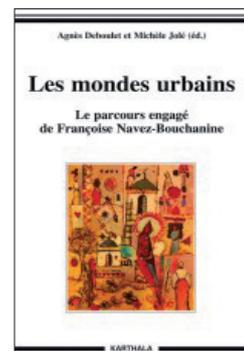
Publications



PLANIFICATION ET CONCEPTION DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Publié par ONU-Habitat, ce rapport souligne l'importance d'une intégration étroite des politiques de transport et de planification urbaine. Si une meilleure accessibilité est l'objectif ultime d'un système de transport, celui-ci n'est pas le seul moyen d'y parvenir. Il faut agir aussi sur l'urbanisme, la conception et le fonctionnement des villes. Le rapport formule un certain nombre de recommandations sur les politiques urbaines.

<http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=555&cid=12336>



LES MONDES URBAINS – LE PARCOURS ENGAGÉ DE FRANÇOISE NAVEZ-BOUCHANINE

Publié aux éditions Karthala, cet ouvrage rassemble des contributions de chercheurs et de praticiens de la ville qui ont travaillé avec Françoise Navez-Bouchanine, sociologue récemment disparue. Chercheuse, enseignante, professionnelle engagée dans une "sociologie partie prenante", Françoise Navez-Bouchanine a beaucoup travaillé au Maroc sur l'habitat urbain en transformation et les confrontations entre formes physiques et usages sociaux de l'habitat.



Ce numéro est financé par le ministère des Affaires étrangères.

Directeur de publication :

Yves Dauge,
maire adjoint de Chinon

Rédacteur en chef :

Marcel Belliot,
Président de l'association de professionnels
AdP-Villes en développement

Comité de rédaction :

Gilles Antier
Michel Arnaud
Françine Gibaud
Louis-Jacques Vaillant
Emilie Maehara
Françoise Reynaud

Ce numéro a été réalisé avec la collaboration de **Julien Allaire,**
Délégué général de CODATU

Secrétariat de rédaction :

Adetef 120 rue de Bercy,
75 572 Paris Cedex 12

Mise en page

AP Conseil

ISSN 1151 - 1672

Abonnement 4 n^{os} par an : 20 euros