

LES TRANSPORTS PUBLICS, DANS LES VILLES D'AFRIQUE DE L'EST, SONT-ILS JUSTES?

MARS 2022

Auteur: Dr. David López-García



THE
NEW
SCHOOL



JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

LES TRANSPORTS PUBLICS, DANS LES VILLES D'AFRIQUE DE L'EST, SONT-ILS JUSTES?

DR. DAVID LÓPEZ-GARCÍA

MARS 2022

Etude préparée pour la conférence: « La ville juste en Afrique: Démocratie, justice sociale et durabilité dans un monde post-COVID-19 ».

© Bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya, 2022

Tous droits réservés. La reproduction de toute partie de cette publication sans l'autorisation écrite de l'éditeur est interdite, sauf pour de brèves citations dans des livres ou des revues critiques. Pour toute information et autorisation, adressez-vous au bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya.

Les opinions exprimées sont la responsabilité des auteurs individuels et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya.

Crédits photos: Shutterstock

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie Pius Tibaingana et Stevenson Ssevume pour leur soutien dans la collecte des données pour la région métropolitaine de Kampala et Antidius Kawamala pour les données sur Dar es Salaam. L'auteur remercie également les collègues des bureaux nationaux de FES du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie pour leur lecture attentive et leurs commentaires sur les versions préliminaires de cette étude.

Friedrich Ebert Stiftung, bureau du Kenya
programmes@fes-kenya.org
P.O. Box 14932-00800
Nairobi, Kenya

SOMMAIRE

01 | Introduction

05 | Transports publics et résultats
urbains justes

10 | Méthodologie et données

13 | Résultats de la recherche

30 | Conclusions

34 | Références



Introduction

01

Les transports publics sont le plus souvent associés à la fourniture de transports en commun pour répondre aux besoins de mobilité intra-urbaine d'une population citadine (Mulley & Nelson, 2019).

Les gouvernements considèrent les transports publics comme un service social important dans les zones urbaines, car ils offrent une option de mobilité à ceux qui n'en auraient pas autrement (Murray & Davis, 2001). Des recherches ont montré que le manque de services de transport public peut contribuer à l'exclusion sociale et à une mauvaise qualité de vie (Currie & Delbosc, 2010). Le problème de l'offre de transport et de l'exclusion sociale liée au transport dans les zones urbaines africaines est grave et complexe. Le coût des transports publics est élevé par rapport au budget des ménages, ce qui les rend inabordables pour les citoyens pauvres.

Dans les villes africaines, les ménages à revenu moyen dépensent entre 5% et 27,5% de leur budget quotidien dans les transports publics, tandis que le quintile le plus pauvre peut dépenser entre 53% et 100% de son budget dans les transports publics (Kubar & Barret, 2008).

Dans les villes africaines, les ménages à revenu moyen dépensent entre **5%** et **27,5%** de leur budget quotidien dans les transports publics, tandis que le quintile le plus pauvre peut dépenser entre **53%** et **100%** de son budget dans les transports publics (Kubar & Barret, 2008).

Par conséquent, un grand pourcentage des déplacements se fait à pied, soit entre 30 et 45% à Nairobi, Lagos et Addis-Abeba, et jusqu'à 70% à Dar es Salaam et Kampala, avec plus de 50% provenant de ménages à faibles revenus (Haas, 2017 ; IAPT, 2010). Ceci, à son tour, restreint la recherche d'emploi aux territoires situés à distance de marche, excluant finalement les citoyens pauvres des possibilités d'emploi (Vinay et al., 2017).

Les problèmes de transport public dans les villes africaines ont été exacerbés par la pandémie actuelle de Covid-19. La crise et les mesures prises par les gouvernements pour faire face à la pandémie ont profondément affecté la mobilité des personnes et le secteur des transports publics en Afrique (Banque Mondiale, 2020). Par exemple, comme de nombreuses villes ont mis en œuvre des mesures pour réduire le nombre de passagers, l'offre de services de transport public a baissé. La demande de transports publics est également réduite, car les gouvernements ont mis en place des mesures visant à réduire les déplacements de personnes. En raison de la réduction de la demande et de la diminution des recettes, le secteur des transports publics est soumis à des tensions financières ayant entraîné, dans de nombreux cas, une augmentation des tarifs. Ceci, à son tour, a affecté la capacité des segments à faible revenu de la population à voyager (Banque Mondiale, 2020). La pandémie de Covid-19 a également exacerbé la vulnérabilité des travailleurs du secteur des transports, en particulier les chauffeurs de minibus et les conducteurs du réseau de transports adaptés (Banque Mondiale, 2020).

C'est dans ce contexte que la présente étude examine la manière dont les transports publics justes dans les villes africaines pourraient contribuer aux efforts déployés par la Friedrich Ebert Stiftung (FES) pour faire progresser le concept de la ville juste en Afrique et promouvoir des résultats urbains justes pour les « citoyens invisibles ». Le concept de « ville juste » est une tentative de remédier aux approches du développement urbain qui produisent des résultats injustes. Cette conceptualisation de la ville juste repose sur une croyance fondamentale en la dignité humaine fondée sur les valeurs africaines comme point de départ de la vie en milieu urbain et repose sur quatre piliers: dignité, équité et diversité, droits et responsabilités, et démocratie¹. La ville juste est une passerelle permettant aux résultats urbains justes d'atteindre ceux que la FES appelle les « citoyens invisibles ». Par « citoyens invisibles », la FES fait référence aux groupes les plus marginalisés des zones urbaines africaines qui sont ignorés par les politiques et les pratiques; ils sont les principales victimes de l'injustice et n'ont aucun moyen d'y échapper.

Plus précisément, la FES met en avant l'existence d'« invisibles de la mobilité », c'est-à-dire des groupes de personnes qui éprouvent des difficultés ou sont dans l'impossibilité d'utiliser les modes de transport urbains (FES, 2020).

La présente étude tente de répondre aux questions suivantes :

- Quelles solutions de mobilité urbaine ont proliféré dans les villes africaines, et pourquoi?
- Dans quelle mesure les transports publics sont-ils justes dans les villes d'Afrique de l'Est?
- Que faudrait-il faire pour que les transports publics soient plus justes?

- Comment la pandémie actuelle de Covid-19 a-t-elle affecté l'équité des transports publics dans les villes africaines?

Pour répondre à ces questions, une étude de deux régions urbaines en Afrique de l'Est a été menée avec le soutien des bureaux nationaux de la FES. Les cas de Dar es Salaam (DAR), Tanzanie, et de la région métropolitaine de Kampala (KMA), Ouganda, ont été étudiés. DAR et KMA font partie des métropoles africaines qui connaissent la croissance la plus rapide et leurs modèles d'étalement urbain continuent d'exercer une pression énorme sur leurs systèmes de transport (Joseph et al., 2021; Vermeiren et al., 2012). Bien que les deux études de cas se situent en Afrique de l'Est, les résultats de cette étude visent à faire des constats et à tirer des enseignements applicables à d'autres régions d'Afrique. Cette étude analyse les transports publics dans les études de cas à travers le prisme des piliers du transport public socialement juste tels que proposés par FES (2020) et qui sont au nombre de cinq, à savoir: **disponibilité, accès sûr et abordable, inclusion, droits de l'homme et équité et durabilité**.

Les résultats de l'étude montrent comment et pourquoi, lorsqu'ils sont considérés sous l'angle des piliers du transport public socialement juste, les systèmes de transport public de DAR et de KMA sont loin d'être justes. Néanmoins, la recherche a permis d'identifier des mesures visant à promouvoir un transport public plus juste dans les études de cas. Investir dans les infrastructures routières dans les territoires où les services de minibus sont peu disponibles et mettre en œuvre des politiques visant à réduire le prix des transports publics sont des stratégies visant à améliorer la *disponibilité* et l'*abordabilité* des transports publics, ce qui contribuerait à faire du transport public un *droit humain*, plus *équitable* et plus *durable*.

1 Pour plus de détails sur la conceptualisation de la ville juste en Afrique par FES, voir FES (2020), pp. 7-19.

2 Dar es Salaam (DAR), dont la population est estimée à 5,3 millions d'habitants, est l'une des mégapoles d'Afrique connaissant la croissance la plus rapide. C'est une ville monocentrique et 75% de tous les logements sont construits dans des quartiers non planifiés (Joseph et al., 2021). La région métropolitaine de Kampala (KMA) est la région la plus productive et la plus urbanisée de l'Ouganda (Kiggundu et al., 2021). Comprendant le district de Kampala et les districts voisins de Wakiso, Mukono et Mpigi, KMA a une population estimée de 2,5 millions d'habitants et contribue à 40% du PIB de l'Ouganda; elle génère 46% de tous les emplois formels du pays et abrite 70% des usines de fabrication du pays (KCCA, 2019; Kiggundu et al., 2021).



Transports
publics et
résultats
urbains justes

02

Les villes offrent un large éventail de possibilités et de services à leurs habitants: écoles, hôpitaux, espaces verts, emplois, proximité de l'administration publique, biens de consommation, etc.

Mais il y a un problème. Ces opportunités et services ne sont pas répartis de manière égale dans l'espace urbain, et compte tenu de la zone d'habitation et du statut socioéconomique des personnes, l'accessibilité de ces opportunités et services n'est pas la même pour tous (Duranton & Guerra, 2016 ; Geurs & van Wee, 2004 ; Kellerman, 2006 ; van Wee & Geurs, 2011). Avoir accès à la ville et à ses ressources - notamment, par exemple, l'accès aux écoles, aux hôpitaux et à d'autres composantes de la vie culturelle, sociale et économique - est inéluctablement lié au mouvement vers ces services, qui n'est possible qu'en se déplaçant physiquement dans les espaces urbains (Verlinghieri & Venturini, 2018). Pour les personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule privé, les systèmes de transport public sont souvent la seule alternative pour se déplacer physiquement à travers les espaces urbains et atteindre les lieux offrant des opportunités et des services urbains.

Les chercheurs ont élaboré des concepts pour mieux comprendre la façon dont le manque d'accès aux transports publics peut engendrer l'exclusion sociale (Church et al., 2000 ; Kenyon, 2003). Ces concepts sont des outils analytiques utiles pour une évaluation des résultats urbains injustes subis par les « invisibles de la mobilité » dans les zones urbaines africaines (FES, 2020).

Le préjudice lié au transport se produit lorsque les personnes qui ont besoin de services de transport en commun ne disposent pas de suffisamment de possibilités de services de transport en commun (Murray & Davis, 2001).

Il y a préjudice social lorsque des individus ou des groupes d'individus ont de faibles revenus, sont au chômage, sont peu engagés et participent peu à la vie politique, et manquent de soutien social (Currie & Delbosc, 2010).

Lorsque les handicaps en matière de transport et les préjudices sociaux se chevauchent, ils interagissent pour produire ce que les chercheurs appellent la pauvreté liée au transport (Lucas, 2012), « qui exacerbe à son tour les problèmes d'[in]accessibilité aux opportunités, aux services et aux interactions augmentant ainsi les risques d'exclusion sociale » (Oviedo & Titheridge, 2016: p. 153)..

L'exclusion sociale liée au transport a été définie comme « le processus par lequel des personnes sont empêchées de participer à la vie économique, politique et sociale de la communauté en raison d'une accessibilité réduite aux opportunités, aux services et aux réseaux sociaux, due en tout ou en partie à une mobilité insuffisante dans une société et un environnement construits autour de

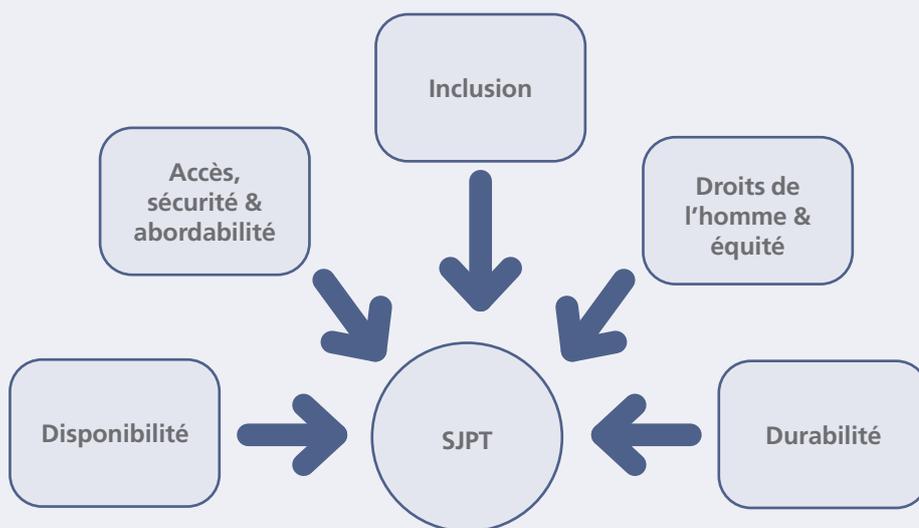
l'hypothèse d'une grande mobilité » (Kenyon, 2003, p. 210). On peut donc affirmer que les « invisibles de la mobilité » dans les zones urbaines africaines souffrent d'une exclusion sociale liée au transport.

Comme le montre cette analyse documentaire, les politiques de transport peuvent servir à prévenir la pauvreté liée au transport et l'exclusion sociale des « invisibles de la mobilité », ce qui permettra d'accroître l'équité dans l'accès de la population aux possibilités et aux services urbains.

Le cadre de la ville juste en Afrique proposé par FES a pour but de servir de plan directeur pour atteindre des résultats plus justes en matière de transport public. Étant donné que le mot « juste » est un terme polysémique qui peut signifier différentes choses pour différentes personnes (Stone, 2012), une définition pratique de ce que signifie « juste » dans le contexte du transport public doit être clairement énoncée. Ce document adopte la définition du transport public socialement juste développée par le Groupe de travail sur le transport public socialement juste (SJPT-WG) basé à Nairobi (Figure 1).

FIGURE 1

Les piliers du transport public socialement juste *Source: FES, 2020*



Le concept de transport public socialement juste tel que proposé par FES repose sur cinq piliers (2020, p. 92-95):

- **Pilier 1:** Disponibilité. Des transports publics socialement justes doivent être disponibles, suffisants par rapport aux besoins des usagers et pratiques pour tous les usagers. Ils doivent inclure différents modes de transport et améliorer la connectivité intermodale. Ils doivent répondre aux besoins de tous les usagers, y compris les pauvres et les riches et les populations vulnérables.
 - **Pilier 2:** Accès sûr et abordable. Les transports publics doivent garantir la sécurité de tous les usagers, y compris les femmes, les enfants et les passagers à besoins spécifiques. Les transports publics doivent offrir un accès abordable grâce à des mécanismes tels que des tarifs réglementés et normalisés qui protègent les populations pauvres et vulnérables.
 - **Pilier 3:** Inclusion. Un système de transport public socialement juste devrait chercher à réduire les inégalités et à promouvoir l'accès universel tout en prêtant attention aux besoins de toutes les personnes. Cela peut être réalisé en s'assurant que les transports répondent aux besoins et aux demandes des différentes catégories d'utilisateurs.
-

- **Pilier 4:** Droits de l'homme et équité. Les transports publics doivent garantir que toutes les personnes ont un droit égal d'accès et d'utilisation du système, et que les besoins de mobilité des personnes ne sont pas limités par un sentiment d'insécurité, un manque d'intimité ou le non-respect de la dignité humaine. Les usagers doivent avoir la possibilité de choisir parmi différentes options et différents modes de déplacement, ainsi que de se déplacer librement sans interférence. En outre, le gouvernement et les prestataires de services ont la responsabilité de permettre la création et l'égalité d'accès à des emplois décents dans le secteur des transports publics
-

- **Pilier 5:** Durabilité. Les systèmes de transport public doivent être préparés à répondre aux besoins croissants en matière de transport public engendrés par une urbanisation accrue, tout en tenant compte des défis liés au changement climatique.
-

Les piliers du transport public socialement juste (FES, 2020) seront utilisés comme critères d'analyse pour déterminer dans quelle mesure le transport public est juste dans les villes d'Afrique de l'Est. Les piliers serviront également de base à une discussion sur ce qu'il faudrait faire pour que les transports publics des villes d'Afrique de l'Est deviennent plus justes.



Méthodologie et
données

03

L'étude des transports publics à Dar es Salaam et à Kampala a été menée selon une approche mixte.



La **composante qualitative** de l'étude a consisté en des entretiens semi-structurés avec des spécialistes locaux des transports urbains issus du gouvernement, du monde universitaire et d'organisations non gouvernementales. Neuf entretiens ont été réalisés, cinq à Kampala et quatre à Dar es Salaam. Les entretiens ont été analysés à l'aide de la technique d'analyse des données par mémo.

Cette technique consiste à écouter les enregistrements des entretiens et à rédiger un mémo des éléments qui répondent aux piliers du transport public socialement juste tels que proposés par FES. Les mémos ont ensuite été analysés et codés, ce qui a permis d'identifier les modèles émergents. Les entretiens semi-structurés combinés aux données quantitatives disponibles ont permis de concevoir la composante quantitative de l'étude.



L'**analyse quantitative** a consisté à calculer des indices d'accès aux transports publics pour les deux études de cas en suivant la méthode proposée par López-García (2021)³. Les données sur les transports publics disponibles ont été collectées par des chercheurs locaux en Ouganda et en Tanzanie⁴. Dans le cas de Dar es Salaam, l'indice d'accès est calculé en fonction de la possibilité de marcher jusqu'aux arrêts des minibuses (dala dala) et des BRT. Dans le cas de la métropole de Kampala, l'indice est calculé en fonction de la possibilité de marcher jusqu'aux arrêts de minibus (taxis). L'hypothèse pour produire ces cartes est que les populations ayant un faible accès aux stations de transport public n'ont d'autre choix que de prendre un taxi-moto (boda-boda) ou de marcher.

3 Un indice d'accès mesure la disponibilité des arrêts en identifiant la zone de service des réseaux de transport public sélectionnés (Bhat et al., 2005). Le calcul de l'indice d'accès a été effectué à l'aide de systèmes d'information géographique (SIG), à travers une série d'étapes. Tout d'abord, les arrêts et les terminaux des réseaux de transport en commun sélectionnés ont été cartographiés, et deux zones tampons de service ont été dessinées à partir de chacun d'eux. Une première zone tampon a été fixée à 800 m, la norme internationale, telle qu'utilisée dans des études antérieures en Afrique de l'Est (Lukenangula, 2017). Une seconde zone tampon a été fixée à 1 600 m, soit deux fois la norme internationale, afin de tenir compte des longues distances que la population des études de cas est prête à parcourir à pied (Lukenangula, 2017). En utilisant le SIG, un tableau avec le nombre de fois où le centroïde de chaque unité d'analyse croise un tampon de la zone de service a été réalisé. Dans le cas de DAR, l'unité d'analyse est constituée de sous-districts, tandis que dans le cas de KMA, il s'agit de paroisses. Un indice d'accès normalisé a ensuite été calculé. Le processus de normalisation a consisté à remettre à l'échelle le nombre de fois où le centroïde d'une unité d'analyse croise un tampon à une échelle comprise dans la plage [1,0]. Pour ce faire, j'ai utilisé la distance entre les valeurs maximale et minimale du tableau (Schuschny & Soto, 2009, p. 58). Plus la valeur de l'indice s'approche de 1, plus l'accès aux arrêts de transport public est important. Plus la valeur de l'indice s'approche de 0, moins l'accès est facile. Enfin, l'indice d'accès a été cartographié et analysé à l'aide d'un SIG et cinq catégories ont été créées en utilisant l'analyse des ruptures naturelles: faible, moyen-faible, moyen, moyen-élevé et élevé.

4 Les données de Kampala ont été collectées par Pius Tibaingana et Stevenson Ssevume. Les données de Dar es Salaam ont été collectées par Antidius Kawamala.



Résultats de la
recherche

04

4.1 Les solutions de mobilité émergentes en Afrique de l'Est



4.1.1 LES MINIBUS

Appelés dala dala à Dar es Salaam et taxis à Kampala, ces minibus de 14 places constituent le système de transport public traditionnel le plus répandu en Afrique de l'Est (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Weingaertner et al., 2008). Détenus par des centaines de propriétaires de bus individuels et gérés par des organisations de taxis, ces services de minibus sont exploités dans une logique à but lucratif par laquelle les prestataires de services tentent de maximiser les revenus tout en minimisant les coûts d'exploitation. Pour ce faire, les propriétaires de minibus recourent à une série de stratégies, telles que l'adaptation de leurs itinéraires aux axes à forte demande de déplacements, l'attente jusqu'à ce que le minibus ait suffisamment de clients avant de démarrer (système « full and go »), et l'évitement des zones de la ville où les routes sont de mauvaise qualité pour ne pas augmenter les coûts d'entretien. Bien qu'il s'agisse du tarif le plus bas parmi les systèmes de transport existants (Kiggundu et al., 2021), le tarif peut encore exclure la population à faible revenu de l'utilisation des minibus. L'offre de minibus ne répond pas à la demande des clients aux heures de pointe (Andreasen et Møller-Jensen, 2017). Cet excès de demande se manifeste par les longues files d'attente que les usagers doivent supporter pour embarquer à bord d'un minibus et par le fait que les personnes doivent parfois se rendre à pied à leur destination en raison du manque de véhicules.



4.1.2. LES BODA-BODA

Ces motos-taxis sont devenus la solution de mobilité qui connaît la plus forte croissance

dans les villes d'Afrique de l'Est depuis le début des années 2000 (Kiggundu et al., 2021). Plusieurs raisons sous-jacentes expliquent cette montée vertigineuse des boda-boda. Au cours des deux dernières décennies, Dar es Salaam et Kampala se sont urbanisées rapidement (Andreasen et Møller-Jensen, 2017; Macchi et al., 2013), étendant la zone fonctionnelle de leurs régions urbaines et augmentant les besoins de transport de la population. Les deux villes continuent de présenter une structure urbaine monocentrique (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Goswami & Lall, 2016 ; Joseph et al., 2020, 2021), la plupart des emplois et services formels étant regroupés dans leurs quartiers d'affaires centraux (CBD). Alors que les besoins en matière de transport ont considérablement augmenté, les infrastructures routières permettant de répondre à cette demande croissante n'ont pas été développées au même rythme. L'augmentation de la demande de déplacements vers les CBD alors que les infrastructures routières sont limitées a provoqué de fortes congestions, notamment aux heures de pointe.

Dans ce contexte, les boda-boda sont apparus comme une solution de transport capable de faire face à la forte monocentralité de la ville et à sa congestion. Grâce à leur petite taille, les boda-boda peuvent facilement contourner les embouteillages. Les boda-boda ne sont pas limités par un itinéraire fixe - contrairement aux services de minibus de 14 places - et peuvent circuler sur n'importe quel terrain, ce qui en a fait une solution adaptée pour atteindre même les destinations les plus éloignées et les plus déconnectées. En outre, les boda-boda sont devenues une importante source d'emplois pour les citoyens, en particulier pour la population jeune (API, n.d.). Aujourd'hui, on estime qu'il y a près de 200 000 conducteurs de boda-boda à Kampala, et l'industrie continue de se développer (Spooner et al., 2020). Tous ces facteurs se sont conjugués pour produire des augmentations à la fois de la demande et de l'offre de boda-boda. Plus récemment, et en réponse aux inquiétudes liées à la sécurité, des entrepreneurs innovants ont conçu des

applications de commande de boda-boda tels que SafeBoda à Kampala. Comme l'ont indiqué les personnes interrogées, les applications mobiles de boda-boda sont principalement utilisées par les résidents étrangers et les femmes en raison du sentiment de sécurité accru que procure ces plateformes.

Selon les participants de cette étude, les tarifs des boda-boda peuvent atteindre trois à quatre fois ceux des minibus pour le même trajet. De plus, des circonstances spécifiques, comme des conditions météorologiques extrêmes, peuvent donner aux conducteurs un pouvoir de négociation accru sur les passagers, et ainsi augmenter le tarif. Bien que les boda-boda soient devenus l'une des solutions les plus efficaces à la congestion et qu'ils atteignent les zones non desservies par les autres systèmes de transport, leurs tarifs élevés absorbent une part importante du revenu de leurs utilisateurs et les rendent inaccessibles à la population à faible revenu.



4.1.3 LE BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Le projet du BRT a reçu un soutien important de la part des partenaires de développement tels que la Banque Mondiale (BM), la Banque Africaine de Développement (BAD) et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA). Néanmoins, à Dar es Salaam, le BRT a fait l'objet de nombreuses critiques liées à la disponibilité limitée du système et à son manque d'abordabilité (Joseph et al., 2021 ; Rizzo, 2019). Les systèmes BRT ont été mis en avant en tant que solution légitime à ce que les acteurs locaux considèrent comme le problème le plus urgent lié aux transports dans les villes d'Afrique de l'Est: la congestion (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Joseph et al., 2021). Le BRT est également apprécié par les usagers potentiels en raison du confort qu'il offre, du prix du trajet et de sa capacité à réduire les temps de trajet des résidents des zones périphériques (Nkurunziza

et al., 2012). Face à la question de savoir où canaliser l'investissement dans le BRT, des critères tels que la forte demande et l'efficacité sont devenus le principe directeur des modèles de distribution. Les agences de mise en œuvre et les partenaires financiers ont recours à des outils d'analyse politique conçus pour identifier les corridors dans lesquels l'investissement dans le BRT produira la plus grande utilité nette. L'orientation des investissements en BRT vers les corridors les plus efficaces devrait permettre d'atteindre l'objectif d'autofinancement des systèmes de transport, qui est un autre objectif important pour les acteurs locaux.



4.1.4. LES PLATEFORMES PRIVÉES DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Depuis 2013, des plateformes privées de transport à la demande (e-hailing) basées à l'étranger, comme Uber et Taxify, ont pénétré le marché des villes d'Afrique de l'Est (ITNA, 2018). D'autres plateformes de e-hailing basées en Afrique ont suivi l'exemple et tentent maintenant de gagner une part de marché (Mourdoukoutas, 2017). Les plateformes de e-hailing ont également joué un rôle dans la création d'emplois au sein des villes africaines, les estimations suggérant qu'Uber seul compte 60 000 chauffeurs opérant dans 15 grandes villes africaines (Mourdoukoutas, 2017). Bien que ces entreprises aient atteint un niveau de fonctionnement stable, les participants à l'étude ont souligné que plusieurs défis se posent pour les services de e-hailing. Premièrement, l'absence de routes adéquates et les graves embouteillages font que les services de e-hailing accusent des lenteurs. Les clients attendent longtemps l'arrivée des voitures, puis passent un temps considérable dans les embouteillages. De plus, les tarifs élevés des services de messagerie électronique en font une option réservée aux personnes à revenus moyens et élevés.



4.2 Dans quelle mesure les transports publics sont-ils socialement justes dans les villes d'Afrique de l'Est?

4.2.1. DISPONIBILITE

Les résultats de l'indice d'accès sont présentés dans le tableau 1. Dans le cas de la région métropolitaine de Kampala, lorsque la zone de service est fixée à deux fois la norme internationale - 1 600 mètres - 39,1% du territoire ne dispose d'aucun accès et 45,9% se trouve dans la catégorie inférieure. Si la zone de service est fixée à la norme internationale - 800 mètres - alors 70,6% du territoire n'a pas accès aux transports publics. De même pour Dar es Salaam, lorsque la zone de service est fixée à deux fois la norme internationale, 66,5 pour cent du territoire n'a aucun accès aux arrêts de transport public et 26,8 pour cent a un accès faible. Cependant, si la zone de service des arrêts de transport public est fixée conformément à la norme internationale, la situation est pire, puisque 83,1% du territoire n'a aucun accès.

La cartographie de l'indice d'accès nous permet de confirmer que dans les deux cas, la distribution spatiale de l'accès aux transports publics est fortement influencée par la structure monocentrique des villes (cartes 1 à 4). Alors que la population la plus proche du CBD jouit d'un meilleur accès aux arrêts de transport public, la population des zones périphériques a un accès faible ou nul. Dans le cas de KMA, la carte 1 - établie selon la norme internationale de la zone de service de 800 m - permet d'observer que la plupart des zones périphériques n'ont pas accès aux arrêts de transport public. Même lorsque la zone tampon de service est fixée à 1 600 mètres (carte 2), seules les zones proches du CBD ont un accès moyen ou élevé aux transports publics, tandis que les zones périphériques ont un accès faible ou nul.

TABLEAU 1:

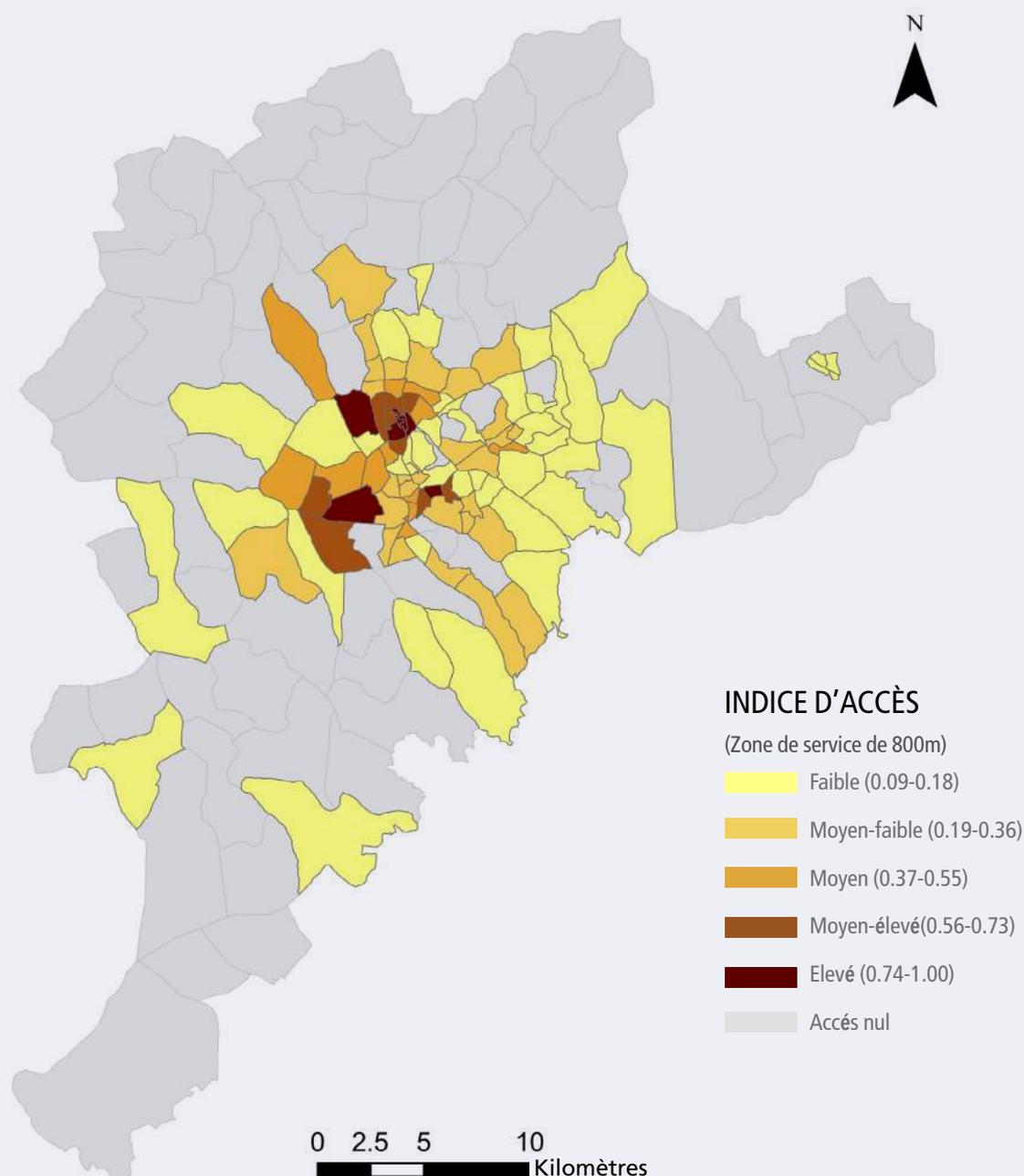
Accès aux transports publics à Dar es Salaam et dans la région métropolitaine de Kampala. Source: Calculs de l'auteur basés sur les shapefiles fournis par les bureaux nationaux de la FES de la Tanzanie et de l'Ouganda.

	Accès nul	Faible	Moyen faible	Moyen	Moyen élevé	Elevé	Total
Dar es Salaam							
Tampon de 800m (Ha)	135 377,7	19,482.1	4,375.6	1,832.4	1,208.4	337.0	162,973.2
(%)	83,1	11.9	2.7	1.1	0.7	0.2	100
Tampon de 1600m (Ha)	108 301,1	43,677.7	4,632.3	3,106.2	2,088.9	1,167.0	162,973.2
(%)	66,5	26.8	2.8	1.9	1.3	0.7	100
Métropole de Kampala							
Tampon de 800m (Ha)	72 949,5	20,234.3	5,914.4	2,289.1	1,124.3	803.7	103,315.4
(%)	70,6	19.6	5.7	2.2	1.1	0.8	100
Tampon de 1600m (Ha)	40 397,6	47,476.9	8,823.1	3,656.6	2,161.3	799.8	103,315.4
(%)	39,1	45.9	8.5	3.5	2.1	0.8	100

Le cas de DAR montre le même schéma spatial que le cas de KMA, avec la caractéristique que les gares du réseau BRT de DAR se chevauchent parfaitement avec les zones ayant un bon accès aux arrêts de transport public existants au départ (cartes 3 et 4). Le cas échéant, ce n'est que dans la section la plus à l'ouest du réseau BRT que le Dar Rapid Transit (DART) contribue à améliorer l'accès aux transports publics pour les catégories à faible et moyen revenus. Il est important de garder à l'esprit que le DART n'a pas ajouté de nouveaux arrêts de transport public dans la ville; il a seulement remplacé les arrêts de taxi par des arrêts de BRT.

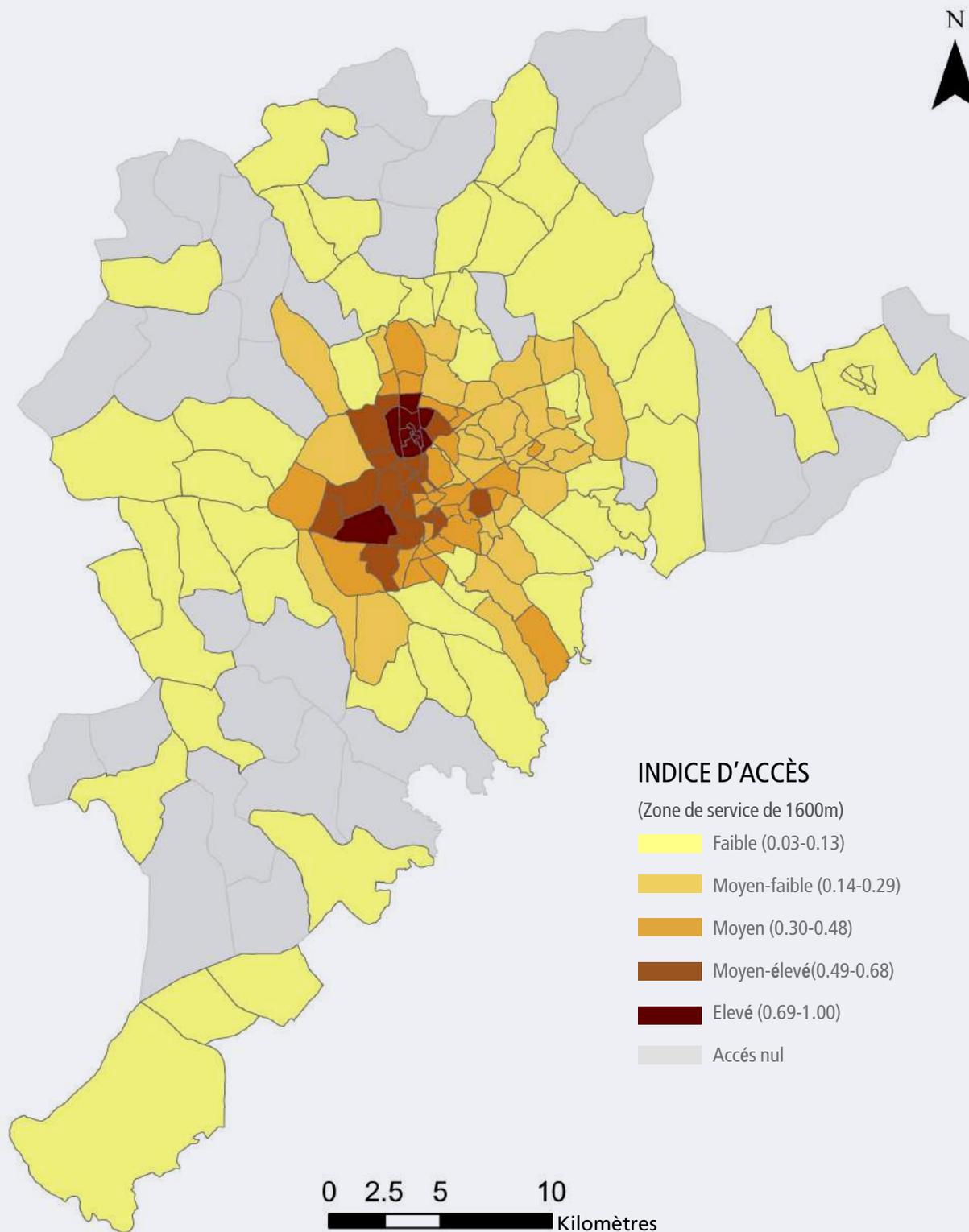
CARTE1

Accès aux arrêts de minibus à KMA, zone de service de 800m



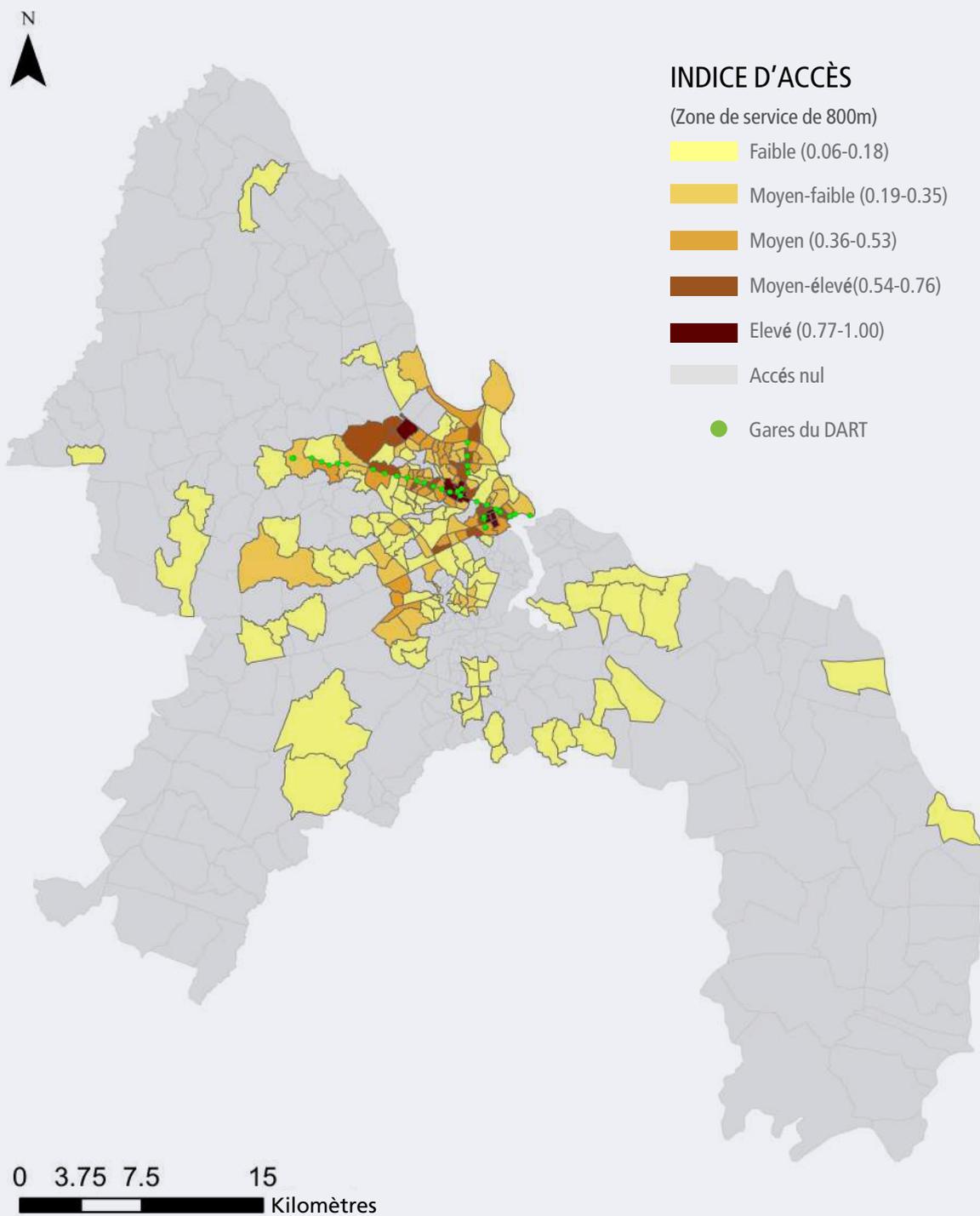
CARTE 2:

Accès aux arrêts de minibus à KMA, zone de service de 1600m



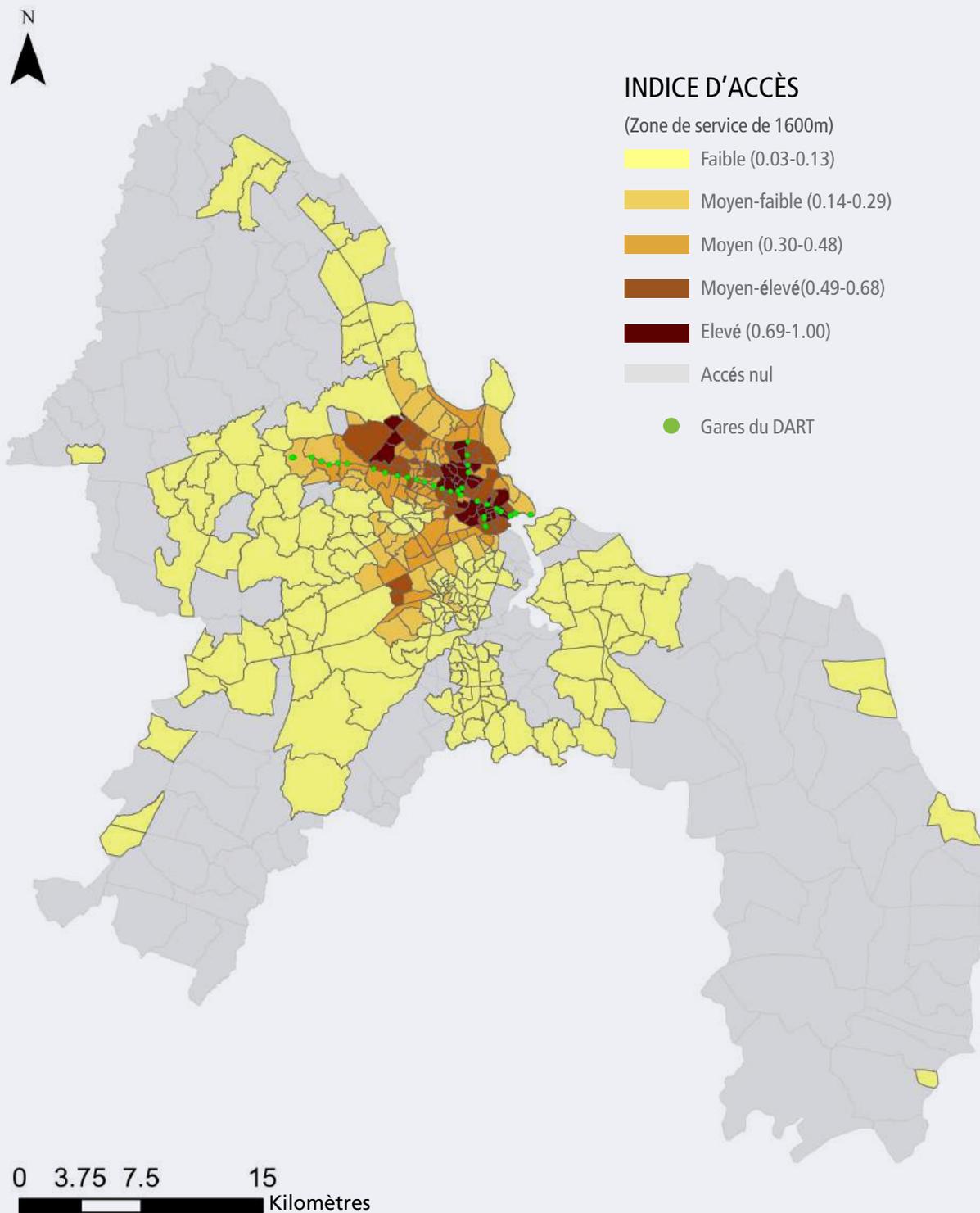
CARTE 3:

Accès aux arrêts de minibus à DAR,
zone de service de 800m



CARTE 4:

Accès aux arrêts de minibus à DAR,
zone de service de 1600m



Le manque d'infrastructures routières est l'une des principales raisons invoquées par les personnes interrogées pour expliquer le manque de disponibilité des transports publics.

Les infrastructures routières de DAR et de KMA sont insuffisantes, la plupart des routes secondaires étant trop étroites et non revêtues (Joseph et al., 2021). Les routes de KMA ont été construites dans les années 1960 pour une capacité de circulation estimée de 100 000 véhicules, alors qu'aujourd'hui elles sont utilisées par plus de 400 000 véhicules quotidiennement (Kiggundu et al., 2021). Cette situation est problématique car les minibus sont voués à circuler sur les routes principales existantes, ce qui ne permet pas d'étendre la couverture aux zones dépourvues de routes adéquates. En outre, une proportion importante des nouvelles résidences est construite dans des endroits dépourvus de routes adaptées à la circulation des minibus (Joseph et al., 2020, 2021 ; Kiggundu et al., 2021), ce qui prive ces endroits de service.

4.2.2. SECURITE ET ABORDABILITE

Les participants de l'étude ont soulevé plusieurs problèmes de sécurité qui sont bien documentés par les recherches disponibles. Il existe des cas persistants de violence et de harcèlement à l'encontre des femmes dans les minibus (Joseph et al., 2021), ainsi que la peur d'être agressé à bord des boda-boda (Kiyanga, 2021). Ceux qui le peuvent - la classe moyenne et les résidents étrangers - échappent à ces problèmes de sécurité en utilisant les services de transport à la demande. Dans le cas des boda-boda, les services de transport à la demande, tels que SafeBoda, permettent à la population plus aisée de rouler dans une moto enregistrée avec un conducteur enregistré, les détails de leur voyage étant enregistrés sur la plateforme d'e-hailing. Il y a aussi l'inquiétude concernant la sécurité des exploitants de minibus en raison de la concurrence féroce pour attirer les passagers. Les participants de l'étude ont signalé plusieurs incidents dans lesquels la concurrence pour les clients et les revenus a provoqué des épisodes de violence parmi les exploitants de minibus.

L'abordabilité reste l'une des préoccupations les plus urgentes dans le domaine des transports publics en Afrique de l'Est (Joseph et al., 2020, 2021 ; Rizzo, 2019). Les minibus de 14 places restent le mode de transport le plus abordable (Kiggundu et al., 2021). Néanmoins, comme le montrent les cartes 2 et 4, la plupart des zones périphériques ont un accès faible ou inexistant à ce service, et pour une grande partie de la population, le minibus n'est pas une option. Selon les personnes interrogées, à certains moments de la journée, la capacité de transport des minibus est trop faible par rapport à la demande, ce qui rend difficile l'accès à un minibus. L'absence d'infrastructures routières adéquates entraîne de graves congestions, et les minibus passent un temps considérable dans les embouteillages. Par conséquent, la population qui n'a pas facilement accès à un minibus, ou qui ne peut pas se permettre de perdre son temps dans un minibus, n'a d'autre choix que de prendre un boda-boda, qui peut coûter deux à trois fois le prix d'un minibus pour le même trajet. Par ailleurs, une grande partie de la population préfère effectuer ses déplacements à pied afin de réduire totalement les coûts de transport. C'est notamment le cas de la population résidant dans des quartiers informels (également appelés bidonvilles), généralement situés plus près du CBD, ce qui permet à leurs habitants de se rendre à pied au travail ou à la recherche de débouchés économiques (Vermeiren et al., 2012).

Comme nous l'avons expliqué précédemment, le BRT à DAR a été présenté comme une solution de transport public qui permettrait de réduire la congestion et de rendre les déplacements plus abordables. Le DART a reçu un nombre considérable de critiques pour ses tarifs élevés et sa faible capacité. En ce qui concerne les tarifs, le billet aller-retour du DART est considérablement plus cher que celui du dala pour le même trajet (Joseph et al., 2020). Selon certains calculs, un billet aller-retour du DART peut prendre jusqu'à 30% du revenu quotidien de 70% de la population de DAR (Rizzo, 2019), ce qui exclut donc la population à faible revenu du système (Rizzo, 2019; Vermeiren et al., 2015).

En ce qui concerne la congestion du réseau, les personnes interrogées ont indiqué que la capacité du DART n'est pas suffisante pour répondre à la demande existante. C'est notamment le cas pendant les heures de pointe, car la forte moncentralité de DAR autour du CBD produit un excès de demande le matin et le soir. Par conséquent, aux heures de pointe, il n'y a pas assez de bus, la capacité du réseau est dépassée et les usagers pressés n'ont d'autre choix que d'utiliser un boda-boda.

La pandémie actuelle de Covid-19 pose également d'importants problèmes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics à DAR et à KMA. La mesure dans laquelle la pandémie affecte les transports publics semble dépendre de la durée du confinement et des restrictions imposés par le gouvernement.



Dans le cas de Dar es Salaam, où le confinement n'a duré que trois mois, de mars à mai 2020, et où les restrictions ont été presque levées, les transports publics sont revenus aux scénarios d'avant la pandémie. En revanche, à KMA, les mesures visant à atténuer les taux d'infection par le virus Covid-19 sont toujours en vigueur (KCCA, 2020), et les transports publics ont été considérablement affectés.



À Kampala, plusieurs mesures liées à la Covid ont eu un impact négatif sur le réseau de minibus. Les minibus ont été contraints de réduire leur capacité de 14 à 8 passagers, et en raison d'un couvre-feu permanent, les voitures doivent cesser de circuler à partir de 18 heures (KCCA, 2020). La demande de minibus a diminué parce qu'il existe une croyance répandue selon laquelle les passagers évitent délibérément de monter dans un minibus

pour ne pas être en contact physique avec d'autres personnes. La combinaison d'une demande plus faible et d'une capacité réduite a diminué les revenus, ce qui rend plus difficile pour les chauffeurs de réaliser des bénéfices après avoir payé le loyer quotidien aux propriétaires de bus pour l'exploitation du véhicule (Rizzo & Atzeni, 2020).

Les chauffeurs de minibus ont été contraints d'augmenter leurs tarifs, de sorte que les passagers paient davantage par trajet. En raison de l'augmentation des tarifs des taxis, de nombreux passagers se tournent vers les boda-boda, ce qui contribue à diminuer la demande de trajets en minibus.

Outre ses effets sur l'abordabilité, la pandémie affecte également la sécurité d'emploi des travailleurs du secteur des transports publics à travers une série de mécanismes.

Premièrement, étant donné que dans la plupart des gares de minibus les véhicules sont attribués aux chauffeurs selon le principe du premier arrivé, premier servi, les chauffeurs ont de plus en plus de mal à trouver un véhicule pour travailler. Par conséquent, la plupart des chauffeurs de minibus ne travaillent qu'un jour sur trois.

Deuxièmement, étant au chômage, les conducteurs de minibus ont été contraints de chercher d'autres sources de revenus. Lorsqu'ils ne travaillent pas, les chauffeurs s'engagent dans d'autres types de métiers et d'activités économiques.

Troisièmement, la pandémie impacte le nombre d'emplois disponibles dans les gares de minibus. Soucieux de réduire le coût d'exploitation de leurs véhicules, les chauffeurs entreprennent de faire travailler leurs épouses comme conductrices ou de travailler sans elles. Cela leur permet de compenser les effets de la réduction des recettes.

4.2.3 INCLUSION

La manière dont les transports publics des villes d'Afrique de l'Est prennent en compte les besoins de tous les usagers varie considérablement. Du point de vue de l'accessibilité universelle et de la sensibilité au genre, les transports publics peuvent être considérés comme non inclusifs. Les participants de l'étude s'accordent à dire que les questions d'accessibilité universelle pour les personnes handicapées, les personnes âgées et les enfants n'occupent pas une place importante dans les priorités des fournisseurs de transport public. Pratiquement tous les véhicules de transport public manquent d'équipement répondant à l'accessibilité universelle (Joseph et al., 2020). En outre, et comme expliqué précédemment, les transports publics excluent les femmes, qui ne se sentent pas en sécurité dans le système.

Dans le souci de nuancer la discussion, il convient de reconnaître que d'autres aspects des besoins de mobilité de la population sont mieux satisfaits par les transports publics informels. Une recherche récente à Dar es Salaam menée par Joseph et al (2021), qui compare les perceptions de la mobilité après le déploiement du DART, a révélé qu'aux yeux des passagers, les transports publics traditionnels sont plus inclusifs que le BRT.

Par exemple, les minibus et les boda-boda continuent d'avoir un tarif plus bas, de permettre aux gens de se rendre dans des quartiers éloignés et des endroits situés en dehors des routes principales et d'offrir la possibilité de se déplacer avec des marchandises (Joseph et al., 2021). En ce sens, étant donné les besoins spécifiques de la population dans les villes d'Afrique de l'Est, les transports publics informels pourraient dans certains cas être considérés comme plus inclusifs que les solutions formelles telles que le BRT.

4.2.4. DROITS DE L'HOMME ET EQUITE

Comme les résultats de cette étude auraient dû le montrer clairement, les populations de Dar es Salaam et de la métropole de Kampala ne jouissent pas d'un droit égal d'accès et d'utilisation des transports publics.

- La population à faible revenu ne peut pas utiliser les transports en commun à cause des prix élevés, et elle est obligée de marcher. La population n'a pas la possibilité de choisir entre différentes options et différents modes de déplacement. Comme le montrent les cartes 2 et 4, la population des zones périphériques n'a pas accès aux services de minibus et est obligée de prendre un boda-boda, qui est plus cher, ou de marcher.
- Les embouteillages poussent également la population à délaissier les minibus au profit des boda-boda.
- Les problèmes de sécurité poussent ceux qui peuvent se le permettre à opter pour SafeBoda. Même le BRT à DAR n'est pas une option pour une grande partie de la population en raison des longs temps d'attente, de la surcharge des bus, du grand monde dans les gares et des difficultés à se déplacer avec des marchandises (Joseph et al., 2021).
- En ce qui concerne l'égalité d'accès à des emplois décents dans le secteur des transports publics, tant les recherches existantes que les personnes interrogées soulignent la précarité des emplois liés aux transports. Par exemple, les estimations pour KMA suggèrent que seuls neuf pour cent de l'équipage des minibus ont des contrats écrits avec les employeurs. Les heures de travail sont extrêmement longues, 36 pour cent des équipages déclarant travailler plus de 15 heures par jour; et les revenus des chauffeurs employés de manière informelle peuvent fluctuer considérablement (Spooner et al., 2020).

4.2.5 DURABILITE

À ce stade, les preuves présentées jusqu'à présent devraient montrer clairement que les réseaux de transport public en Afrique de l'Est ne sont pas préparés à répondre aux besoins croissants de mobilité induits par l'urbanisation galopante. Dar es Salaam et Kampala s'urbanisent rapidement (Joseph et al., 2021; Vermeiren et al., 2012), et la forte monocentralité de leur structure urbaine (Goswami & Lall, 2016) signifie que la

demande de mobilité vers les CDB continuera à augmenter à un rythme étourdissant. Ni DAR ni KMA ne préparent leurs réseaux de transport à ce défi. Leurs gouvernements n'ont pas investi dans l'expansion du réseau routier et de sa capacité depuis les années 70 (Kiggundu et al., 2021). Comme l'expliquent les personnes interrogées, le manque de routes adéquates limite la possibilité d'augmenter la capacité de tout réseau de transport public. Peut-être que DAR a tenté

d'adapter ses transports publics aux besoins futurs par le biais du DART, mais la lenteur de la mise en œuvre (Rizzo, 2015) compromet l'efficacité de sa politique de transport public. La combinaison d'une moncentralité élevée et d'un manque de routes adéquates suggère que la congestion est susceptible de persister, avec des implications importantes en termes de pollution atmosphérique, de qualité de vie et de durabilité environnementale globale.



4.3 Vers des transports publics justes en Afrique de l'Est

4.3.1 AMELIORER LA DISPONIBILITE

Selon les personnes interrogées, le renforcement des infrastructures routières peut potentiellement améliorer la disponibilité des transports publics. Ces améliorations de la disponibilité seraient stimulées par une série de mécanismes.

Premièrement, l'augmentation de la capacité routière contribuerait à atténuer la congestion, facilitant ainsi les déplacements.

Deuxièmement, l'investissement dans les infrastructures routières dans des endroits jusqu'ici inaccessibles encouragerait les exploitants de minibus à étendre leur zone de service pour atteindre les endroits déconnectés.

Troisièmement, l'amélioration des infrastructures routières rendrait possible la mise en place de solutions de transport, telles que le BRT, qui nécessitent un espace urbain important.

Bien entendu, l'amélioration des infrastructures routières comporte des défis importants qu'il convient d'examiner attentivement. Par exemple, la capacité financière des gouvernements à investir dans les routes devrait être renforcée. Les agences de coopération internationale pourraient jouer un rôle clé dans le financement des efforts de construction routière. Néanmoins, une mise en garde s'impose.

La morphologie urbaine de certaines zones rendra impossible la construction de routes sans déplacement de populations (Jan, 2019 ; Lukenangula, 2017 ; Spooner et al., 2020). Cela signifie que les conséquences socioéconomiques de la construction de routes doivent être soigneusement examinées sous l'angle de l'équité.

- Quelles seraient les destinations que la modernisation du réseau routier devrait permettre de relier?

- Quel espace urbain devrait être récupéré pour permettre la modernisation des infrastructures routières?
- Quelles populations seraient potentiellement déplacées?
- Comment les personnes déplacées seraient-elles indemnisées afin de promouvoir le développement urbain sans qu'aucune population urbaine ne soit lésée?

Ces questions, ainsi que d'autres, devraient être étudiées afin de s'assurer que le développement des routes est juste.

4.3.2 RENFORCER L'INCLUSION

Comme l'ont souligné plusieurs des personnes interrogées, il est urgent de renforcer la disponibilité des données sur la demande de transport. Il s'agit là d'un autre domaine susceptible d'intéresser les agences de coopération internationale, car elles pourraient soutenir la réalisation d'enquêtes origine-destination pour faire la lumière sur la demande de transport. Ces enquêtes devraient chercher à être représentatives aux niveaux géographiques les plus bas possibles, afin de montrer les différences dans la demande de transport au plus petit niveau intra-urbain. Une meilleure compréhension des besoins de mobilité intra-urbaine permettrait aux décideurs et aux bailleurs de fonds internationaux d'être réactifs aux besoins de mobilité de la population. L'augmentation des infrastructures routières et une meilleure connaissance des besoins de mobilité permettraient aux efforts, tels que les projets de BRT, d'être plus efficaces et inclusifs.

4.3.3 AMELIORER L'ABORDABILITE

Il est urgent de mettre en place des politiques qui rendent les transports publics abordables pour les populations à faibles revenus.

Les participants de l'étude s'accordent à dire que l'abordabilité pourrait être réalisée à travers la réglementation des tarifs. Bien que la réglementation soit un outil politique légitime

et couramment utilisé dans la politique des transports publics, sa capacité à créer un système de transports publics abordables doit être soigneusement examinée. Il faudrait, en effet, déterminer si la réglementation peut permettre de réduire les tarifs de sorte qu'aucun usager ne soit exclu des transports publics - ce que les économistes appellent la non-excluabilité. Dans un contexte comme celui des villes d'Afrique de l'Est, il est difficile de parvenir à la non-excluabilité par la réglementation.

Étant donné que la plupart des transports publics de DAR et de KAM sont informels, la réglementation gouvernementale se heurte au défi de l'application. De plus, étant donné la part importante de la population à faible revenu, la réalisation de la non-excluabilité nécessitera un tarif très bas, voir quasi négligeable. Dans un contexte où la plupart des systèmes de transport public sont détenus et gérés par le secteur privé, où ils obéissent à une logique de rentabilité et où les coûts d'exploitation augmentent, la fixation de tarifs favorables à la non-excluabilité par le biais de la réglementation rendrait les systèmes de transport non rentables, et donc non viables financièrement. Par conséquent, la réglementation pourrait ne pas suffire à rendre les transports plus abordables.

Une combinaison d'outils politiques est nécessaire. La réglementation doit être accompagnée d'outils politiques financiers et organisationnels. En ce qui concerne les outils de politique financière, l'offre d'une subvention aux fournisseurs de services de transport public ou aux usagers peut contribuer à une réduction des tarifs. Les investissements publics dans les infrastructures de transport, tels que les routes, les gares, les arrêts, les parkings, et dans les services tels que la billetterie, le nettoyage, etc. peuvent réduire les coûts d'exploitation et d'entretien des réseaux de transport, ce qui permet de dégager des marges bénéficiaires avec un tarif réduit. En ce qui concerne les outils de politique organisationnelle, la fourniture directe de transports publics par l'État est une stratégie répandue par laquelle les gouvernements parviennent à contrôler leurs tarifs et la fourniture de services.

La mise en œuvre d'outils politiques financiers et organisationnels pour la fourniture de transports publics dans les villes d'Afrique de l'Est fait face à des défis. Par exemple, les participants de l'étude ont convenu que le manque de volonté politique de la part des décideurs locaux est l'une des principales causes qui entravent la mise en place de réseaux de transport public. Selon les personnes interrogées, les efforts pour construire un réseau de BRT à KMA se sont arrêtés après que le gouvernement local a refusé de répondre à la demande des partenaires de développement octroyant le financement de créer une nouvelle structure de gouvernance métropolitaine pour les transports publics. L'examen des spécificités de ces défis et d'autres problèmes dépasse le cadre de cette étude. Néanmoins, le message clé est que la réglementation des tarifs n'est pas le seul instrument politique disponible pour réaliser l'abordabilité, et qu'un débat plus large sur les instruments politiques alternatifs est nécessaire et urgent. Pour ce qui est des défis budgétaires auxquels sont confrontés les administrations urbaines d'Afrique de l'Est, le soutien des partenaires de développement joue un rôle clé dans le déploiement d'outils politiques financiers et organisationnels. Les fonds fournis par les partenaires de développement peuvent être canalisés pour garantir que les transports publics sont abordables pour les « citoyens invisibles ».

4.3.4 AMELIORER LA MOBILITE EN TANT QUE DROIT DE L'HOMME ET RENFORCER L'EQUITE

Le point de départ de l'amélioration de la mobilité en tant que droit de l'homme et ainsi que l'équité est de renforcer la disponibilité et l'abordabilité des transports publics existants. Comme expliqué précédemment, l'insuffisance de la zone de service des minibus laisse la population des zones périphériques sans autre option que de marcher ou de prendre des boda-boda coûteux. Les déficiences du réseau de BRT de DAR obligent la population à chercher des modes de transport alternatifs. Les tarifs élevés du BRT, des minibus et des boda-boda ne laissent d'autre choix à la population à faible revenu résidant dans les bidonvilles que de marcher pour éviter les coûts de transport.

L'amélioration de la disponibilité et de l'abordabilité des transports peut potentiellement contribuer à diversifier les modes et les options de déplacement de la population, et donc à une meilleure réalisation du droit à la mobilité.

4.3.5 RENFORCER LA DURABILITE

Les projections indiquent que DAR et KMA continueront à s'urbaniser rapidement (Joseph et al., 2021 ; Vermeiren et al., 2015), ce qui entraînera de nouveaux défis pour la viabilité des réseaux de transport public et la durabilité environnementale globale. L'adaptation des transports publics aux besoins de mobilité grandissants d'une population qui ne cesse de croître nécessitera de mettre ce défi au premier plan des agendas publics et gouvernementaux. D'importantes ressources financières sont nécessaires, et les agences de coopération internationale peuvent jouer un rôle clé à cet égard.

Néanmoins, les partenaires de développement doivent accorder une attention particulière à la manière de rendre les investissements dans les transports publics plus justes. Quels sont les effets distributionnels des investissements dans les transports publics? Quelles populations urbaines profitent des avantages des investissements dans les transports publics, et quelles populations urbaines en supportent les charges? Et enfin, comment la coopération internationale pour le développement des transports publics peut-elle favoriser des résultats urbains justes pour les « citoyens invisibles »?

La modernisation des infrastructures routières requière des fonds colossaux. Une mise en garde s'impose, toutefois, quant aux risques de soutenir l'utilisation de véhicules privés en augmentant la capacité des routes. Les partenaires de développement et les décideurs locaux doivent garder à l'esprit les recherches récentes menées dans certaines villes de pays développés, selon lesquelles l'extension des autoroutes et la construction de nouvelles routes peuvent parfois rendre pire la circulation (Sisson, 2020 ; TFA, 2020).

La raison sous-jacente est que l'amélioration de l'offre de routes rend plus attrayant, pour les citoyens, l'achat d'un véhicule privé, ce qui engorge à nouveau les routes. Si ce qui semble être vrai pour les villes du Nord se vérifie pour les villes d'Afrique de l'Est, l'augmentation de la capacité routière pourrait potentiellement accroître la congestion et intensifier la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, les fonds doivent être alloués de manière stratégique afin d'augmenter la capacité routière pour les transports publics tout en évitant de soutenir l'utilisation de véhicules privés. Cela peut être réalisé par des stratégies telles que le développement de voies réservées aux transports publics. Des montants importants de financement sont également nécessaires pour rendre les transports publics plus abordables grâce à des politiques telles que la fourniture directe de transports publics ou des subventions tarifaires pour la population à faible revenu.





Conclusions

05

La présente étude a pour but de déterminer dans quelle mesure la distribution des transports publics dans les villes d'Afrique de l'Est est juste, et ce qu'il faudrait pour rendre les transports publics plus inclusifs et plus justes.

En analysant les études de cas de DAR et KMA, le document a identifié les solutions de mobilité émergentes dans chaque région urbaine et a examiné la manière dont les politiques de transport existantes ont contribué à favoriser des environnements de transport public injustes. La stratégie analytique a consisté en des études de cas sur les transports publics, menées à travers le prisme des piliers du transport public socialement justes tels que proposés par FES, à savoir: [inclusion](#), [accès sûr et abordable](#), [disponibilité](#), [droits de l'homme et équité](#), et [durabilité](#).

Les résultats de l'étude ont permis d'identifier les zones urbaines mal desservies par les transports publics. Ce sont les lieux de résidence des « invisibles de la mobilité », et ils requièrent une intervention politique. Les transports publics dans les villes d'Afrique de l'Est sont injustes parce que la plupart des zones urbaines n'ont pas un accès adéquat aux services de transport public. La population résidant dans ces territoires souffre d'une exclusion sociale liée au transport qui affecte

Les transports publics dans les villes d'Afrique de l'Est sont injustes, car la majeure partie des zones urbaines ne bénéficie pas d'un accès suffisant aux services de transport public.

son accès aux opportunités, services et ressources urbaines. La situation désastreuse des « invisibles de la mobilité » dans les villes d'Afrique de l'Est doit être mise au premier plan des discussions publiques et des débats politiques. La présente étude vise à contribuer à cet objectif.

Si les politiques actuelles de transport public dans les villes d'Afrique de l'Est ont produit des résultats urbains injustes pour les « invisibles de la mobilité », il existe, toutefois, des moyens de rendre les transports publics plus justes.

Par exemple, l'investissement dans les infrastructures routières peut contribuer à rendre les transports publics - notamment les minibus de 14 places - plus abordables et plus accessibles pour les zones actuellement mal desservies. Il s'agit là d'une importante opportunité pour les organisations internationales de développement, qui pourraient jouer un rôle clé en allouant des fonds à la modernisation des infrastructures routières pour soutenir les transports publics. Les cartes présentées dans cette étude mettent en évidence les zones où il est urgent d'investir dans les infrastructures routières et la disponibilité des minibus. Entreprendre des enquêtes origine-destination peut permettre d'obtenir des informations clés sur la demande de transport, qui pourraient être utilisées pour planifier des systèmes de transport plus inclusifs. Outre la réglementation des tarifs, il est urgent de mettre en place des politiques visant à rendre

les transports publics abordables pour la population à faibles revenus. Des politiques telles que la fourniture directe de transports publics ou de subventions devraient être explorées par les gouvernements centraux et les collectivités locales.

Les agences de coopération internationale peuvent jouer un rôle clé en fournissant des fonds pour la mise en œuvre de politiques susceptibles de rendre les transports publics plus justes. Ceci est particulièrement vrai pour les programmes de relance post-Covid, qui pourraient être utilisés pour améliorer

la situation des « invisibles de la mobilité ». Un débat plus large est nécessaire et urgent pour déterminer ce que les bailleurs de fonds internationaux doivent changer dans leur manière de faire pour obtenir des résultats plus justes de l'urbanisation en Afrique de l'Est. Des transports publics socialement plus juste sont une passerelle vers des résultats urbains plus justes pour la population urbaine d'Afrique de l'Est. Des transports publics socialement plus justes sont le point de départ de la réalisation de l'objectif de la ville juste en Afrique.



Revelation Shuttle

MAYUEJI ENALI BIRIKANI O EDOTOKOM

Références

06

- Andreasen, M. H., & Møller-Jensen, L. (2017). Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam. *Journal of Transport Geography*, 62, 20–29.
- API, (n.d.). Workshop report. Agenda participation initiative and Friedrich Ebert Stiftung Tanzania Office.
- Bhat, C. R., Guo, J. Y., Sen, S., & Weston, L. (2005). Measuring access to public transportation services: review of customer-oriented transit performance measures and methods of transit submarket identification. Austin, TX: Center for Transportation Research at The University of Texas at Austin.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195–205.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953–966.
- Durantón, G., & Guerra, E. (2016). Developing a common narrative on urban accessibility: An urban planning perspective. In Brookings: moving to access. <https://tinyurl.com/h4f9evd>
- FES, (2020). Towards the just city in Kenya. Civil Society Urban Development Platform, Just City. Nairobi: Friedrich Ebert Stiftung. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/19072.pdf>
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.
- Goswami, A. G., & Lall, S. V. (2016). Jobs in the city: Explaining urban spatial structure in Kampala. Policy Research Working Paper Issue 7655. Washington, DC: World Bank.
- Haas, A. (2017). From moving vehicles to moving people: Designing a mass public transportation system for Kampala. International Growth Center. Retrieved (November 22, 2021) from <https://www.theigc.org/blog/from-moving-vehicles-to-moving-people-designing-a-mass-public-transportation-system-for-kampala/>
- IAPT. (2010). Major trends and case studies. International Association of Public Transport. Brussels: International Association of Public Transport.
- ITNA, (2018). Top 7 African taxi-hailing apps giving Uber a run for its money. IT News Africa. Retrieved (December 15, 2021) from <https://www.itnewsafrika.com/2018/06/top-7-african-taxi-hailing-apps-giving-uber-a-run-for-its-money/>
- Jan, A. (2019). Transforming urban transport – The role of political leadership TUT-POL Sub-Saharan Africa final report. Case: Dar es Salaam, Tanzania. Harvard University Graduate School of Design.
- Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2020). Activity participation and perceptions on informal public transport and bus rapid transit in Dar es Salaam. *Transportation Research Record*, 2674(11), 573–583.
- Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2021). Exploring changes in mobility experiences and perceptions after implementation of the bus rapid transit system in Dar es Salaam. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 930–938.
- KCCA. (2019). Statistical abstract for Kampala City. Kampala Capital City Authority. <https://www.kcca.go.ug/media/docs/Statistical-Abstract-2019.pdf>
- KCCA. (2020). Guidelines for opening public transport. Kampala Capital City Authority. <https://www.kcca.go.ug/news/399/guidelines-for-opening-public-transport#.Ybn04VO20Wp>
- Kellerman, A. (2006). Personal mobilities. Taylor & Francis. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203087169>

- Kenyon, S. (2003). Understanding social exclusion and social inclusion. *Municipal Engineer*, 156(ME2), 97–104.
- Kiggundu, A. T., Nyakwebara, C., Eriaku, W., & Nakanwagi, O. (2021). An assessment of stage bus transit operations in the greater Kampala, Uganda. *International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES)*, 10(6), 26–50.
- Kiyanga, B. (2021). Chaos and disruptions as the challenge to urban transportation in Tanzania. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 9, 73–80.
- Kumar, A., & Barret, F. (2008). Stuck in traffic: urban transport in Africa. *Africa Infrastructure Country Diagnostic Background*. World Bank Group.
- López-García, D. (2021). Interactions between economic development, housing, and transit policies and the mobility experience of workers in Greater Mexico City. Doctoral Dissertation presented at The New School.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Lukenangula, J. M. B. (2017). Wakability in rapidly growing cities in developing countries: The case of Dar es Salaam, Tanzania. Dissertation presented to the Faculty of Spatial Planning of the TU Dortmund University, Germany.
- Macchi, S., Ricci, L., Congedo, L., & Faldi, G. (2013). Adapting to climate change in coastal Dar es Salaam. AESOP- AC SP Joint Congress, 15-19 July, Dublin, July, 18.
- Mourdoukoutas, E. (2017). Africa's app-based taxis battle Uber over market share. *Africa Renewal*. Retrieved (December 15, 2021) from <https://www.un.org/africarenewal/magazine/august-november-2017/africa-s-app-based-taxis-battle-uber-over-market-share>
- Mulley, C., & Nelson, J. D. (2019). Public transportation systems. *Wiley-Blackwell encyclopedia of urban and regional studies*, 1 (6). Wiley. DOI:10.1002/9781118568446.eurs0253
- Murray, A. T., & Davis, R. (2001). Equity in regional service provision. *Journal of Regional Science*, 41(4), 577–600.
- Nkurunziza, A., Zuidgeest, M., Brussel, M., & Van den Bosch, F. (2012). Spatial variation of transit service quality preferences in Dar-es-Salaam. *Journal of Transport Geography*, 24, 12–21.
- Oviedo, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152–164.
- Rizzo, M. (2015). The political economy of an urban megaproject: The bus rapid transit project in Tanzania. *African Affairs*, 114(455), 249–270.
- Rizzo, M. (2019). Dar es Salaam's new rapid bus system won international acclaim – but it excludes the poor. *The Conversation*. Retrieved (November 22, 2021) from <https://theconversation.com/dar-es-salaams-new-rapid-bus-system-won-international-acclaim-but-it-excludes-the-poor-109987>
- Rizzo, M., & Atzeni, M. (2020). Workers' power in resisting precarity: comparing transport workers in Buenos Aires and Dar es Salaam. *Work, Employment and Society*, 34(6), 1114–1130.
- Schuschny, A., & Soto, H. (2009). Guía metodológica: Diseño de indicadores compuestos de desarrollo sostenible. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sisson, P. (2020). Expanding highways and building more roads actually makes traffic worse. *CURBED*. Retrieved (December 15, 2021) from <https://archive.curbed.com/2020/3/6/21166655/highway-traffic-congestion-induced-demand>

- Spooner, D., Mwanika, J. M., Natamba, S., & Manga, E. O. (2020). Kampala Bus Rapid Transit: Understanding Kampala's Paratransit Market Structure (Issue June). Manchester: Global Labour Institute.
- Stone, D. (2012). Policy Paradox: The art of political decision making. Third Edition. New York, NY: Norton & Company.
- TFA, (2020). The congestion con: How more lanes and more money equals more traffic. Washington, DC: Transportation for America.
- van Wee, B., & Geurs, K. T. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4), 350–367.
- Verlinghieri, E., & Venturini, F. (2018). Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro. *Journal of Transport Geography*, 67(September 2017), 126–136.
- Vermeiren, K., Van Rompaey, A., Loopmans, M., Serwajja, E., & Mukwaya, P. (2012). Urban growth of Kampala, Uganda: Pattern analysis and scenario development. *Landscape and Urban Planning*, 106(2), 199–206.
- Vermeiren, K., Verachtert, E., Kasajja, P., Loopmans, M., Poesen, J., & Van Rompaey, A. (2015). Who could benefit from a bus rapid transit system in cities from developing countries? A case study from Kampala, Uganda. *Journal of Transport Geography*, 47, 13–22.
- Vinay, S., Henderson, V., & Venables, A. J. (2017). Africa's cities: Opening doors to the world. World Bank Group.
- Weingaertner, C., Svane, Ö., & Brikell, B. (2008). Daladala buses deregulated - Analysing urbanisation's situations of opportunity via Tanzanian example. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 3(1), 16–28.
- World Bank, (2020). Urban mobility and COVID-19 in Africa. World Bank Group, Africa Transport Policy Program (SSATP). Washington, DC: World Bank Group.

LES TRANSPORTS PUBLICS, DANS LES VILLES D'AFRIQUE DE L'EST, SONT- ILS JUSTES?

© Bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya, 2022