Villes en Développement
Association de Professionnels

Bulletin # 121 - Octobre 2026



© Pexels - Amaury Michaux

Les villes africaines peuvent-elles se transformer grâce aux nouveaux projets de transport urbain

Sommaire

1 Editorial

2 BRT et BHNS : une opportunité pour structurer les villes africaines

3 La gouvernance multi-acteurs est la clé de la réussite des projets de mobilité urbaine

5 Penser les infrastructures à partir de ceux qui les vivent

6 S'adapter avant de transposer : les leçons d'un projet de mobilité à Nouakchott

8 Transformer la ville par la mobilité : le rôle décisif des pôles d'échanges à Abidjan

10 Comment mieux intégrer les usages dans la conception des espaces publics et des systèmes de mobilité ?

12 Intermodalité TCSP-mobilité piétonne sur la Route du Front de Terre (Dakar) : enjeux, actions et limites

14 Penser les pôles multimodaux dans les villes africaines contemporaines

16 Au-delà de l'infrastructure, intégration territoriale et gouvernance comme facteurs de succès d'un projet de transport

Codatu
Agir pour une mobilité soutenable dans les villes en développement

Ce numéro est imprimé grâce au soutien de la CODATU.

Partout en Afrique, les projets de Bus Rapid Transit (BRT), de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), de métro ou de train urbain se multiplient. À Abidjan, Dakar, Nouakchott, Nairobi ou encore Addis-Abeba, ces infrastructures suscitent de fortes attentes. Elles doivent répondre à la croissance rapide des villes, améliorer l'accessibilité, réduire les congestions et accompagner le développement économique. Mais une question demeure : ces projets peuvent-ils véritablement transformer la ville ou risquent-ils de rester de simples infrastructures de transport ?

Ce bulletin accompagne la Conférence internationale de la mobilité durable et du climat (CIMDC), qui se tiendra à Abidjan, en Côte d'Ivoire, du 19 au 22 octobre 2026. Organisée conjointement par CODATU, Climate Chance et l'Autorité de la mobilité urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), cette rencontre constitue une occasion de nourrir le dialogue entre mobilité, urbanisme et action climatique. Les contributions réunies ici apportent des éclairages et des expériences pour alimenter ces échanges. Elles invitent à dépasser une lecture strictement technique de la mobilité. Elles montrent que la réussite d'un projet dépend autant des voies, des stations ou des véhicules que de sa capacité à s'inscrire dans les territoires, à prendre en compte les usages et à fédérer les acteurs concernés.

Julien Allaire ouvre cette réflexion en analysant le développement des BRT et BHNS sur le continent africain et leur potentiel pour structurer durablement la croissance urbaine. Raymond Deschamps rappelle ensuite que la réussite des réseaux repose avant tout sur une gouvernance multi-acteurs capable d'assurer l'articulation entre les différents modes de transport et les échelles d'intervention.

À partir de l'expérience d'ABA-WORKSHOP, Nelly Bussac défend une approche centrée sur l'expérience vécue des usagers et sur la qualité des parcours. Manuel Vieitez illustre, à travers un projet de terminus à Nouakchott, l'importance d'adapter les solutions aux contextes locaux plutôt que de transposer des modèles conçus ailleurs. Depuis Abidjan, Magali Kreitmann met en lumière le rôle stratégique des pôles d'échanges multimodaux dans la construction d'un système de mobilité intégré.

La parole est également donnée aux praticiens de terrain. Quentin Lefèvre montre comment l'observation des usages et la cartographie sensible permettent de mieux comprendre les besoins des habitants. Alioune Thiam interroge les conditions d'une articulation plus efficace entre transport collectif et mobilité piétonne à Dakar. Enfin, Marie Dols revient sur les enseignements tirés des analyses urbaines conduites autour des futures stations du BRT d'Abidjan et sur la nécessité de penser les pôles d'échanges comme de véritables projets urbains.

En clôture de ce numéro, Marie-Zoé Ramondou et Charlène Kouassi proposent une lecture transversale de l'ensemble de ces contributions. Elles rappellent que la performance d'un projet de transport ne se mesure pas uniquement à l'aune de son infrastructure, mais aussi à sa capacité à s'intégrer aux territoires, aux pratiques de mobilité et aux systèmes d'acteurs existants. Une conviction traverse ainsi l'ensemble de ce bulletin : les transports collectifs de masse peuvent être de puissants leviers de transformation urbaine, à condition de s'appuyer sur une gouvernance inclusive, une compréhension fine des usages et une articulation permanente entre mobilité et projet de ville.

Marie Dols, Experte urbanisme et mobilité
Coordinatrice du Bulletin

BRT et BHNS : une opportunité pour structurer les villes africaines

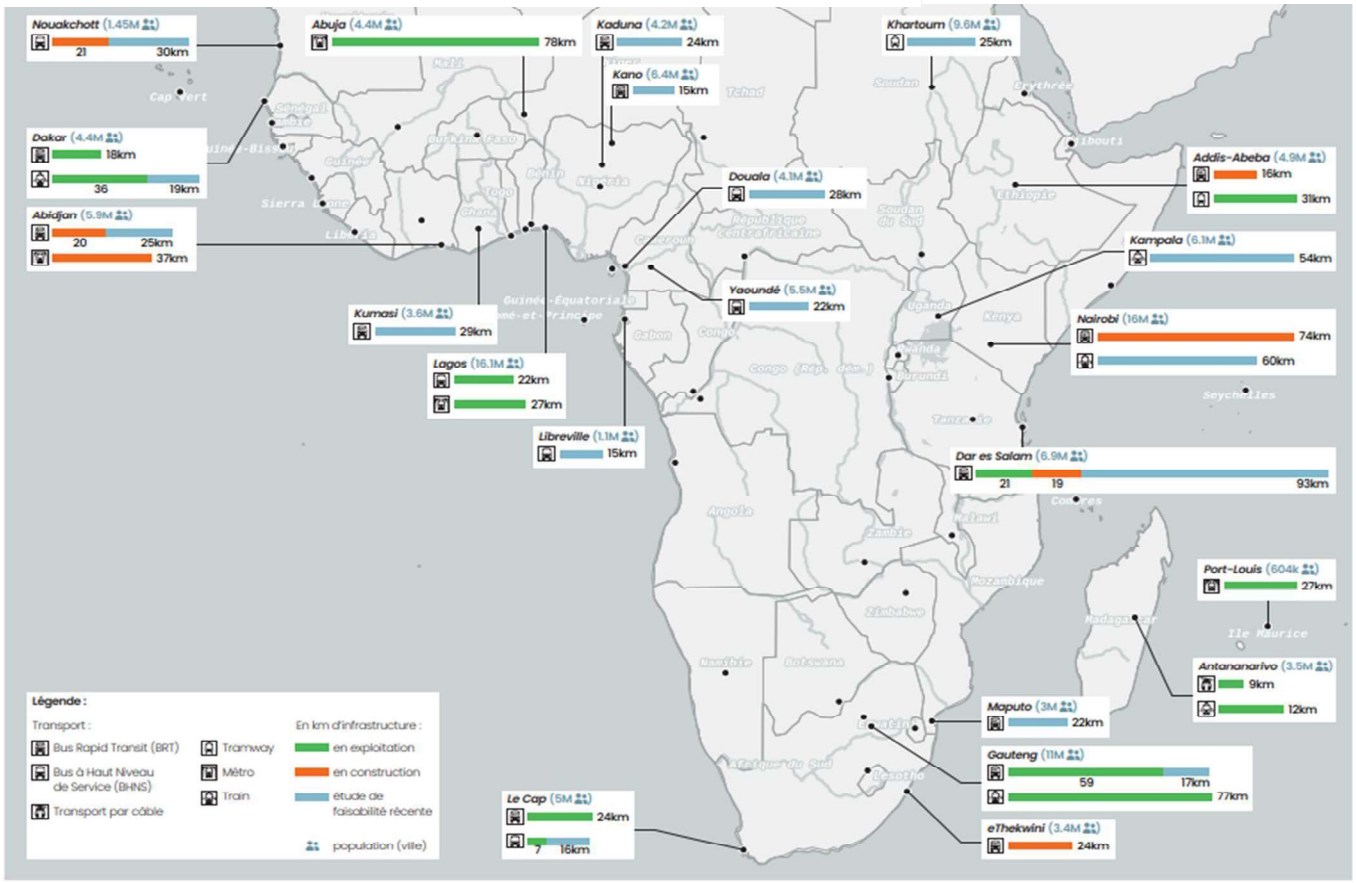
Julien Allaire - Directeur International – Transitec La mobilité dans le bon sens

Alors que les projets de BRT et de BHNS se multiplient en Afrique, l'enjeu dépasse largement la seule question des déplacements. S'appuyant sur la base de données « Transitec BDD Transport Capacitaire 2025 »[1], qui recense les infrastructures de transport de masse du continent, cet article montre comment ces systèmes peuvent orienter la croissance urbaine. Leur succès dépend toutefois de leur articulation avec l'urbanisme et de leur intégration aux réseaux existants via des pôles d'échanges multimodaux conçus

Comparée à l'Amérique latine et à l'Asie, l'Afrique a connu depuis 25 ans un développement relativement lent des systèmes de Bus Rapid Transit (BRT). Les premiers projets ont vu le jour à Lagos en 2008 dans une version « légère » proche du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), puis à Johannesburg en 2009 et au Cap en 2011. Au 1er janvier 2025, seuls six réseaux étaient en exploitation : dans quatre villes sud-africaines, ainsi qu'à Dar es Salam et Dakar. Sur plus de 1 100 km d'infrastructures de transport de masse en service sur le continent, les BRT ne représentaient que 11 % du linéaire. Le rail urbain et suburbain demeurait prédominant, notamment grâce aux réseaux d'Afrique du Nord.

Depuis quelques années cependant, les projets de BRT, capables d'acheminer sur des corridors dédiés des volumes de voyageurs comparables à ceux d'un métro pour un coût et des délais moindres, se multiplient. Ils bénéficient du soutien actif des bailleurs de fonds, notamment la Banque mondiale, l'Agence Française de Développement et la Banque Africaine de Développement, qui cherchent à reproduire en Afrique les succès observés en Amérique latine et en Asie.

De nombreuses capitales africaines sont aujourd'hui engagées dans cette dynamique. Début 2025, près de 250 km de BRT étaient en construction, notamment à Abidjan, Nairobi, Addis-Abeba et au Caire, tandis que 281 km supplémentaires étaient



[1] Transitec a développé une Base de Données appelée « Transitec BDD Transport Capacitaire 2025 » recensant le linéaire de Transport Collectif en Site Propre - rail surburbain, métro, light rail transit (tramway, métro léger), BRT, BHNS, Transport par Câble – en exploitation, en construction ou à l'étude dans les villes du continent africain. Ce recensement a été réalisé au cours de l'année 2024.

à l'étude. S'y ajoutent les projets de BHNS, moins capacitaires mais adaptés à des volumes de fréquentation comparables à ceux d'un tramway : 36 km étaient en construction et 122 km à l'étude.

Si l'ensemble de ces projets se concrétise d'ici 2035, le linéaire de BRT devrait être multiplié par cinq à l'échelle du continent et celui des BHNS par 2,7. Les BRT représenteraient alors 26 % du linéaire de transport collectif en site propre en Afrique (10 % pour les BHNS), et 39 % en Afrique subsaharienne. Ces perspectives demeurent toutefois modestes au regard de la croissance attendue de la demande de mobilité urbaine d'ici le milieu du XXIe siècle.

Il est donc essentiel d'accélérer l'identification et la mise en œuvre de ces projets, tout en veillant à leur efficacité économique. Pour garantir leur succès sur le long terme, les décideurs africains doivent être particulièrement attentifs à leur articulation avec l'urbanisme et à leur intégration dans les systèmes de transport existants.

km d'infrastructure	BRT			BHNS		
	Afrique sub-saharienne	Afrique du Nord	Total	Afrique sub-saharienne	Afrique du Nord	Total
En exploitation	125,5	0,0	125,5	57,3	38,1	95,4
En construction	153,0	113,0	266,0	21,0	15,5	36,5
En phase étude	221,3	41,5	262,8	47,0	75,0	122,0
Perspectives 2035	499,8	154,5	654,3	125,3	128,6	253,9

© Transitec

Les BRT ont vocation à structurer les grandes agglomérations, tandis que les BHNS peuvent jouer un rôle similaire dans les villes intermédiaires. En organisant le développement urbain le long de corridors de transport, ils peuvent desservir de futurs pôles de croissance et accompagner une densification ciblée. Celle-ci ne doit pas se limiter au logement, mais viser avant tout la concentration des emplois, services, commerces, équipements éducatifs et de santé afin d'améliorer l'accessibilité.

En devenant l'épine dorsale des réseaux urbains, les BRT et BHNS contribuent également à la hiérarchisation de l'offre de transport public. Leur déploiement suppose une meilleure intégration des réseaux et une simplification des correspondances grâce au développement de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Ceux-ci doivent s'accompagner d'une modernisation des transports artisanaux, encore dominants dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne. D'un point de vue urbanistique, les PEM doivent aussi devenir de nouvelles centralités, articulées avec les activités commerciales traditionnellement présentes autour des gares et renforcées par des espaces publics favorables aux modes actifs.

La gouvernance multi-acteurs est la clé de la réussite des projets de mobilité urbaine

Raymond Deschamps – CODATU

Propos recueillis par Marie Dols

Ancien Directeur Général de SYTRAL Mobilités, aujourd'hui engagé à la CODATU(1), Raymond Deschamps partage son expérience de l'accompagnement des Autorités Organisatrices de Mobilité(2) en Afrique. Il revient sur les enjeux de gouvernance et de coordination multi acteurs, particulièrement importants sur le sujet des Pôles d'Echange Multimodaux.

Pouvez-vous nous expliquer le cadre dans lequel vous intervenez auprès d'acteurs du transport urbain en Afrique ?

Jusqu'en 2020, j'ai été Directeur Général de SYTRAL Mobilités, l'autorité organisatrice des mobilités de la métropole de Lyon et du département du Rhône. Au cours de ces années, j'ai accueilli de nombreuses délégations étrangères et c'est notamment dans ce contexte que j'ai découvert la CODATU. Aujourd'hui, j'y suis engagé à titre bénévole et j'interviens auprès de plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité(2) en Afrique subsaharienne, en particulier auprès de l'AMUGA(3) à Abidjan.

Mon rôle consiste avant tout à partager l'expérience acquise durant plus de trente ans dans le domaine de la mobilité urbaine. J'attache cependant une grande importance à la prise en compte des réalités locales. Je ne suis pas dans une logique de reproduction du modèle lyonnais, car les solutions ne sont jamais totalement transposables d'un territoire à l'autre. Mon objectif est davantage d'accompagner la décision, d'apporter des retours d'expérience et, lorsque cela est possible, d'aider à éviter certaines erreurs que nous avons nous-mêmes pu rencontrer.

Comment décririez-vous aujourd'hui la gouvernance des projets de transports publics urbains dans les grandes villes africaines ?

Mon premier constat est que les choses avancent. Les villes africaines investissent massivement dans les transports publics, même si de nombreuses difficultés subsistent. À mes yeux, le principal défi reste la capacité à construire une vision partagée entre tous les acteurs concernés par les questions de mobilité.

Je constate encore un manque d'articulation entre les différents intervenants : les ministères qui portent les grands projets structurants, les opérateurs

de transport, les collectivités locales et les acteurs du transport artisanal. Chacun possède une partie de la solution, mais les espaces de dialogue restent parfois insuffisants.

L'exemple du Grand Abidjan est intéressant. L'AMUGA intervient à l'échelle métropolitaine, ce qui correspond à la réalité des déplacements quotidiens et permet de fédérer les différents partenaires autour d'une stratégie commune.

Ce qu'il faut retenir c'est qu'un réseau ne fonctionne que s'il est maillé et s'il intègre plusieurs modes (3 à 4 modes en général). Un transport capacitaire ne fonctionnera que si le réseau secondaire assure le rabattement via des stations en correspondances et si un service plus fin encore assure la desserte dans les quartiers excentrés.

En d'autres termes, les infrastructures lourdes ne peuvent fonctionner seules. C'est ce système de réseau global, maillé et connecté qui alimente le transport capacitaire, sans lui il fonctionne à vide. C'est pourquoi j'estime essentiel d'intégrer dès le départ les questions de rabattement, de correspondances et d'intermodalité dans les études des nouveaux projets. À Abidjan, cette approche a été prise en compte dès les premières études relatives au métro et aux futures lignes de BRT.

Et puis bien sûr, cette « intermodalité », ce passage d'un mode à l'autre, se joue aux stations multimodales et aux pôles d'échanges (PEM).

Sur la manière d'aménager les PEM, quelle piste de travail identifiez-vous ?

Les PEM occupent une place centrale dans la performance des réseaux de transport. Ils doivent permettre des correspondances simples, rapides et confortables entre les différents modes. Au-delà de leur fonction technique, ils doivent également devenir des lieux attractifs, offrant des services, des commerces et une véritable qualité d'usage.

Lorsqu'on parle de PEM, on parle aussi d'aménagement urbain. Les questions foncières deviennent alors déterminantes, d'autant plus que ces équipements sont généralement implantés au cœur de tissus urbains déjà constitués et contraints.

À Abidjan, l'AMUGA a engagé des études spécifiques pour préparer l'arrivée du métro et des futures lignes de BRT. Cette anticipation me paraît essentielle. Dans l'idéal, l'implantation et le dimensionnement des PEM doit se faire en amont de la réalisation de nouvelles lignes structurantes du réseau de transport. Cette réflexion précoce permet d'assurer une meilleure cohérence entre infrastructures de transport et développement urbain.

Quelle place pour le transport artisanal (TA) dans ces réflexions ?

La place du transport artisanal est un sujet essentiel dans les grandes villes africaines. Le TA assure dans la plupart des grandes villes africaines un service de transport qui répond à un besoin des citadins à un prix qui est abordable. Il reste que l'enjeu majeur est de l'intégrer harmonieusement dans le réseau de transport conventionnel.

Je considère que le transport artisanal doit être pleinement intégré à la chaîne de déplacement. Son rôle est particulièrement important pour assurer la desserte des quartiers périphériques ou enclavés ainsi que les déplacements du dernier kilomètre. Il ne doit donc pas être perçu comme un concurrent des réseaux structurants mais comme un complément indispensable.

Cela suppose que les Autorités Organisatrices de la Mobilité l'associent aux réflexions stratégiques, aux études de restructuration des réseaux et aux instances de concertation. L'expérience montre que lorsque cette intégration est insuffisante, les nouvelles infrastructures peinent à atteindre leur plein potentiel.

À l'inverse, l'AMUGA a choisi d'associer largement les représentants du transport artisanal dans ses démarches de restructuration du réseau. Je considère cette approche comme un exemple intéressant. La CODATU défend d'ailleurs depuis longtemps la professionnalisation du secteur afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et de renforcer leur intégration dans les politiques publiques de mobilité.

Avez-vous abordé la question de l'occupation et de la gestion du domaine public qui conditionnent le bon fonctionnement des PEM ?

Cette question est incontournable. Lors de la réalisation des lignes de BRT, la gestion des commerces de rue et des différents usages de l'espace public constitue souvent un sujet sensible. Certaines villes privilégient des solutions de fermeture physique des infrastructures afin de garantir leur performance. Si ces dispositifs sont efficaces du point de vue de l'exploitation, ils peuvent parfois dégrader la qualité urbaine et les cheminements piétons.

Pour moi, ces questions relèvent avant tout de la gouvernance territoriale. Nous parlons ici d'acteurs d'un territoire et les collectivités locales sont les acteurs qui me semblent évidents à mobiliser.

Je repense souvent à l'expérience lyonnaise lors de la mise en service des premières lignes de tramway. Nous avions alors développé le principe du « sol facile », c'est-à-dire conçu au maximum pour les piétons y compris les personnes âgées ou à mobilité réduite. Mais ce qui a véritablement favorisé l'adhésion des collectivités a été l'approche d'aménagement « de façade à façade », qui consistait à traiter l'ensemble de l'espace public et pas uniquement l'infrastructure de transport.

Au fond, ce que je retiens de notre échange c'est l'importance de la concertation large, on peut même parler de gouvernance multi-acteurs. Cette implication large il faut la mettre en place en amont, dès le démarrage des projets. La réussite des réseaux de transport, des PEM et des grands projets urbains dépend largement de cette capacité à anticiper, à dialoguer et à construire une vision partagée entre tous les acteurs concernés.

[1] La CODATU est une Organisation Non Gouvernementale internationale. Sa vocation est de promouvoir la mobilité urbaine durable dans les villes du Sud.
[2] Une AOM est un organisme public qui gère et organise les transports et les déplacements sur un territoire.
[3] Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan créée en 2019, chargée d'organiser et de coordonner les mobilités dans les 19 communes du Grand Abidjan.

Penser les infrastructures à partir de ceux qui les vivent

Nelly Bussac – Architecte - Présidente d'ABA WORKSHOP

Concevoir une infrastructure de mobilité à partir des comportements et des parcours humains conduit à relier autrement les transports, les espaces et les services. ABAWORKSHOP défend cette approche inversée des systèmes pour articuler la qualité de l'expérience, les exigences d'exploitation et la capacité des territoires à évoluer.

Pour celui qui se déplace, le trajet entre la ville et l'aéroport forme une seule expérience. Ses différentes étapes mobilisent pourtant des organisations, des espaces et des services distincts. C'est dans leurs articulations que se joue une part essentielle de la qualité du parcours : trouver son chemin, changer de mode, attendre, accéder à une information ou rejoindre sa destination sans rupture inutile.

Chez ABA-WORKSHOP, nous défendons une approche inversée des systèmes. Les comportements, les rythmes et les interactions humaines constituent le point de départ de la conception. Observer comment les personnes se déplacent, hésitent, se rencontrent ou s'arrêtent permet de préciser les besoins réels auxquels l'infrastructure doit répondre, en tenant également compte des contraintes concrètes de son exploitation.

Cette lecture élargit l'intermodalité. Elle articule les modes de transport avec les lieux, les temporalités, les services et les usages. Elle relie la stratégie territoriale aux détails sensibles du parcours. Une correspondance se conçoit ainsi à travers la continuité des cheminements, la lisibilité des espaces, le temps disponible et les conditions d'attente. La lumière, les matériaux, la couleur et l'acoustique participent pleinement à cette expérience.

Cette attention concerne les voyageurs comme les salariés, les accompagnants et les habitants qui fréquentent ces lieux à différentes heures. Leurs besoins varient selon leur familiarité avec les lieux, leurs capacités physiques, leurs langues ou leurs contraintes quotidiennes. Concevoir à partir de cette diversité suppose de dépasser la figure abstraite d'un usager moyen.

Nous considérons les infrastructures comme des systèmes vivants, où architecture, urbanisme, environnement et comportements humains interagissent. Leur performance repose sur l'efficacité opérationnelle, la fluidité des transitions, le confort et l'inclusivité. Penser le système depuis l'expérience vécue invite alors les concepteurs et les opérateurs à partager une même question : comment chaque décision contribue-t-elle à la qualité du parcours dans son ensemble ?

Faire évoluer les infrastructures avec les territoires

Une infrastructure de mobilité engage un territoire au-delà de sa mise en service. Les usages évoluent, les conditions climatiques changent et les attentes collectives se recomposent. Sa qualité dépend aussi de sa capacité à accompagner ces transformations, tout en préservant la continuité du service et la valeur des investissements.

La vision internationale d'ABA-WORKSHOP se nourrit d'expériences menées dans des contextes urbains et culturels multiples. Les pratiques de mobilité, les relations à l'espace public et les manières d'attendre ou de se rencontrer éclairent des besoins différents. Croiser ces observations aide à questionner les habitudes de conception et à construire des réponses contextualisées. Aucun modèle ne peut être transposé sans interroger le territoire qui le reçoit.

Cette approche systémique relie les choix spatiaux aux ressources, au climat, aux conditions d'exploitation et à la gouvernance. Prévoir des programmes évolutifs, des espaces réversibles ou des interventions progressives permet de préparer plusieurs trajectoires d'usage. L'adaptation devient une dimension du projet dès sa conception, avec ses implications techniques, économiques et organisationnelles.

La sobriété et la résilience prennent alors une forme concrète : réutiliser ce qui peut l'être, anticiper la maintenance, améliorer les conditions de confort et préserver la possibilité de transformer les lieux. Ces arbitrages doivent être appréciés dans la durée, au regard des ressources mobilisées, des coûts d'exploitation et du service rendu.

Leur cohérence appelle une gouvernance capable de relier collectivités, opérateurs, concepteurs et usagers. Partager les objectifs, observer les pratiques après la mise en service et ajuster les réponses permet de maintenir le projet au contact de la vie du territoire.

Nous défendons ainsi une infrastructure dont la performance conjugue qualité architecturale, expérience humaine et valeur durable. Penser la mobilité revient à penser la manière dont les citoyens habitent, traversent et partagent les territoires, pour servir l'intérêt général.



© ABA Workshop

PEM Frizange (Luxembourg)

S’adapter avant de transposer : les leçons d’un projet de mobilité à Nouakchott

Manuel Vieitez – Architecte-Biologiste - Ba-Rec Consulting

À Nouakchott, la conception d’un nouveau terminus d’autobus a conduit les équipes de projet à remettre en question plusieurs certitudes en matière d’aménagement d’espace public. Entre usages urbains, végétalisation en milieu désertique et savoir-faire locaux, cette expérience rappelle qu’un projet réussi ne se transpose pas : il s’adapte.

Dans de nombreuses villes africaines, les projets urbains s’inspirent de modèles importés. Mais leur réussite dépend moins de la pertinence des solutions importées que de leur capacité à s’adapter aux réalités locales. L’expérience menée à Nouakchott, en Mauritanie, autour de la conception d’un nouveau terminus d’autobus, illustre l’importance de cette démarche.

Créée en 1958 pour quelques milliers d’habitants, Nouakchott est devenue une métropole de plus d’un million d’habitants pour laquelle la mobilité est désormais l’un des principaux défis urbains de la ville. Pour y répondre, la Région de Nouakchott a engagé une transformation progressive de son système de transport à travers son Plan de Mobilité Urbaine Durable. Celui-ci associe la mise en place d’un réseau d’autobus plus structuré, le développement futur du BHNS, l’amélioration de l’intermodalité et une attention renforcée aux déplacements piétons.

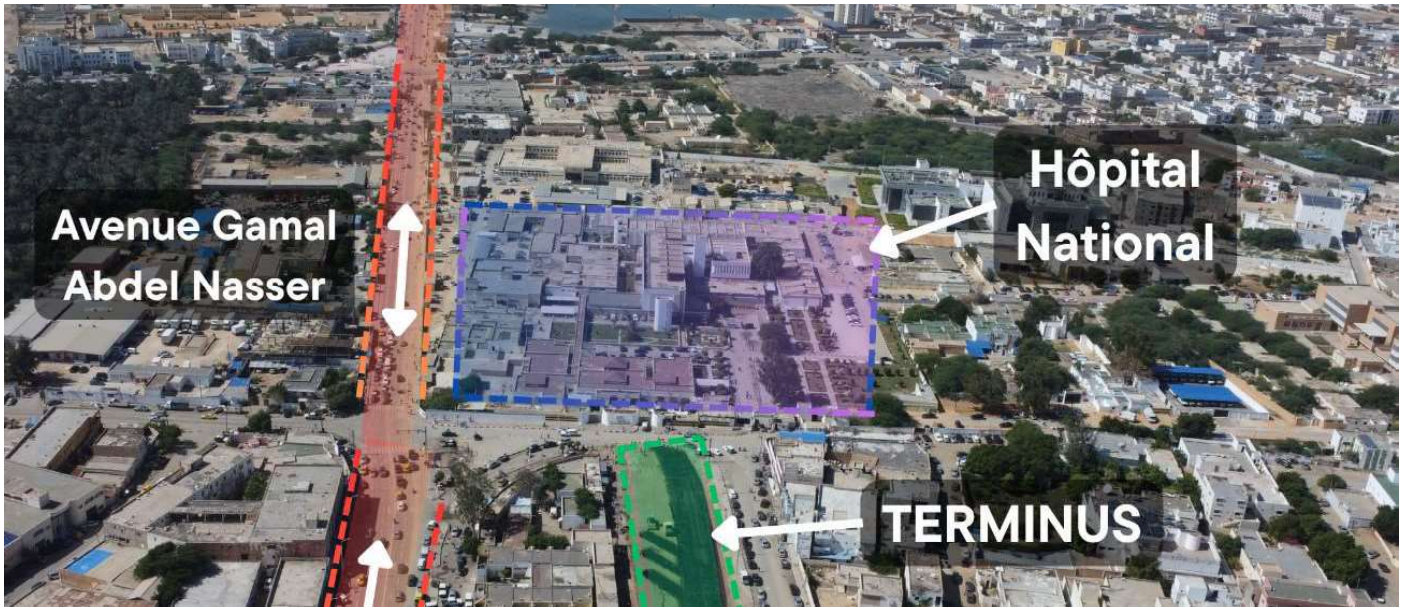
L’objectif ne consiste pas seulement à transporter davantage de voyageurs, mais aussi à mieux intégrer les infrastructures de transport dans la ville et à améliorer la qualité des espaces publics.

C’est dans ce contexte qu’ont été lancées les études pour l’aménagement d’un nouveau terminus de bus face à l’Hôpital National. Ce projet pilote vise à expérimenter de nouvelles façons d’articuler mobilité, végétalisation, espace public et adaptation climatique.

Comme souvent dans ce type d’opérations, l’équipe BAREC en charge des études de faisabilité, s’est d’abord appuyée sur des références techniques et des modèles majoritairement européens recherchant fluidité, accessibilité, confort et sécurité. Pourtant, au fil des échanges, une évidence s’est imposée : si les objectifs sont largement universels, les solutions ne le sont pas. Les propositions devaient être réinterrogées à l’aune des usages locaux, des contraintes du site et des attentes de la maîtrise d’ouvrage régionale.

L’exemple de la clôture du terminus est révélateur. Les premières esquisses imaginaient un espace largement ouvert sur la ville. Les représentants de la Région, eux, souhaitaient un équipement clôturé et contrôlé. Cette demande semblait au départ contraire aux principes contemporains d’aménagement des pôles d’échanges.

Mais l’observation du quotidien nouakchottois a progressivement éclairé cette position. Dans la capitale mauritanienne, il est fréquent que les habitants s’approprient les espaces disponibles pour s’y réunir, partager le thé, discuter ou se reposer. Un espace ombragé, équipé de bancs et offrant du confort risquait alors de devenir un lieu de séjour permanent bien au-delà de sa fonction première de transport.



© BA-REC Consulting

Photographie Aérienne de la parcelle avec l’avenue Abdel Nasser et l’hôpital national.



© BA-REC Consulting

Site du projet et alentours du Terminus.

La solution retenue collectivement a été de distinguer les fonctions. Le terminus conservera un caractère fermé et contrôlé afin de garantir son efficacité opérationnelle, tandis qu'un espace public voisin offrira un lieu de rencontre et de sociabilité accessible à tous. L'enjeu n'était donc pas de supprimer les usages existants mais d'organiser leur coexistence.

Cette même logique a nourri la réflexion sur la végétalisation du projet. Dans le centre-ville de Nouakchott, de nombreux vendeurs informels de plantes occupent les trottoirs. Leur présence peut parfois gêner les déplacements, mais elle révèle aussi un savoir-faire précieux : ces commerçants parviennent à produire et entretenir de la végétation dans un environnement particulièrement contraignant (chaleur, sècheresse, salinité des sols).

Plutôt que d'écarter cette activité, le projet envisage d'intégrer ces vendeurs dans les futurs aménagements. Des espaces pourraient leur être réservés à proximité des jardinières créées dans le cadre du projet. Les trottoirs retrouveraient ainsi leur fonction première tandis que les espaces publics gagneraient en animation et en entretien végétal. Cette approche traduit une idée simple : certaines pratiques informelles peuvent constituer une ressource pour le projet plutôt qu'un obstacle.

La question du sol a également conduit à remettre en cause plusieurs réflexes de conception. À Nouakchott, la difficulté n'est pas seulement de choisir des espèces végétales adaptées au climat désertique, mais aussi de disposer d'un substrat permettant leur développement. La terre végétale étant rare, les équipes du projet ont élaboré un mélange à partir de matériaux disponibles localement, associant notamment sable, argile, fumier de chameau et paille.

Cette solution est née d'un dialogue entre expertise technique et connaissances locales. Les échanges avec des agriculteurs et des personnes habituées à cultiver dans des conditions climatiques difficiles ont joué un rôle aussi important que les études d'ingénierie. Là encore, l'innovation réside moins dans la sophistication technologique que dans l'adaptation aux ressources existantes.

Au-delà du cas de Nouakchott, cette expérience invite à réfléchir à la manière dont les modèles d'urbanisme circulent entre des contextes urbains très différents. Elle rappelle qu'un projet ne peut être réduit à la simple application de bonnes pratiques internationales. Les principes peuvent être partagés, mais les solutions doivent être construites à partir de la réalité du terrain.

Écouter, observer, comprendre puis adapter: telle apparaît finalement la principale leçon de cette opération. Car les projets urbains les plus pertinents ne sont pas toujours ceux qui reproduisent fidèlement des modèles éprouvés ailleurs, mais ceux qui savent reconnaître et intégrer les logiques sociales, économiques et culturelles propres à chaque territoire. Comme le montre l'expérience de Nouakchott, les principes peuvent voyager; les solutions, elles, doivent apprendre à atterrir



© BA-REC Consulting

Des pépinières installées sur les trottoirs de la ville : une image courante à Nouakchott.

Transformer la ville par la mobilité : le rôle décisif des pôles d'échanges à Abidjan

Magali Kreitmann, Sonia Lioret, Guillaume Graff, Mathieu Le Gourrierec- AFD Cote d'Ivoire

Avec plus de 17 millions de déplacements quotidiens Abidjan connait une pression croissante sur ses infrastructures. Face à la congestion, aux inégalités d'accès et aux externalités négatives, la ville doit développer les transports collectifs et structurer un système multimodal. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) deviennent des interfaces entre réseaux, leviers de transformation urbaine et objets de gouvernance complexe. Leur conception et leur gestion associant les acteurs du transport conditionnent la réussite des projets.

Abidjan est aujourd'hui confrontée à une dynamique urbaine sans précédent. Capitale économique de la Côte d'Ivoire, elle concentre plus de 20 % de la population nationale et génère chaque jour plus de 17 millions de déplacements. Cette croissance, combinée à l'élévation progressive du niveau de vie, entraîne une augmentation rapide des mobilités motorisées individuelles. Le réseau routier est saturé, les périphéries restent difficilement accessibles et l'étalement urbain n'est pas accompagné d'une offre de transport adaptée. Les inégalités d'accès à la mobilité se renforcent, tandis que les externalités négatives — pollution, nuisances sonores, accidentologie — s'intensifient.

Dans ce contexte, la massification des transports collectifs constitue un enjeu majeur. L'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA), accompagnée par l'AFD, porte une stratégie visant à structurer un système multimodal intégré capable d'améliorer la qualité de vie, de renforcer la compétitivité du territoire et de réduire les inégalités. Le réseau de transport collectif abidjanais est déjà dense et diversifié : la SOTRA(1) transporte 1,3 million de voyageurs par jour, tandis que le transport artisanal — woro-woro, gbaka — assure une part essentielle de la desserte des quartiers enclavés. Ces services ne sont pas concurrents : ils forment un système composite où chacun joue un rôle indispensable. Pourtant, la demande reste largement insatisfaite, notamment en matière de qualité de service, d'intégration des réseaux et de fluidité des parcours.

L'arrivée du métro d'Abidjan et de la ligne de Bus Rapid Transit (BRT) constitue une opportunité majeure pour structurer ce système. Mais leur efficacité dépend de leur articulation avec les réseaux existants. C'est ici que les pôles d'échanges multimodaux (PEM) deviennent décisifs. Comme le souligne le document : « Les lieux de correspondance ne sont plus de simples espaces techniques de transfert, mais des interfaces organisées entre plusieurs modes et réseaux de transport ». Les PEM doivent faciliter les correspondances, réduire les ruptures de charge, améliorer la lisibilité du réseau et garantir une expérience fluide pour les usagers.

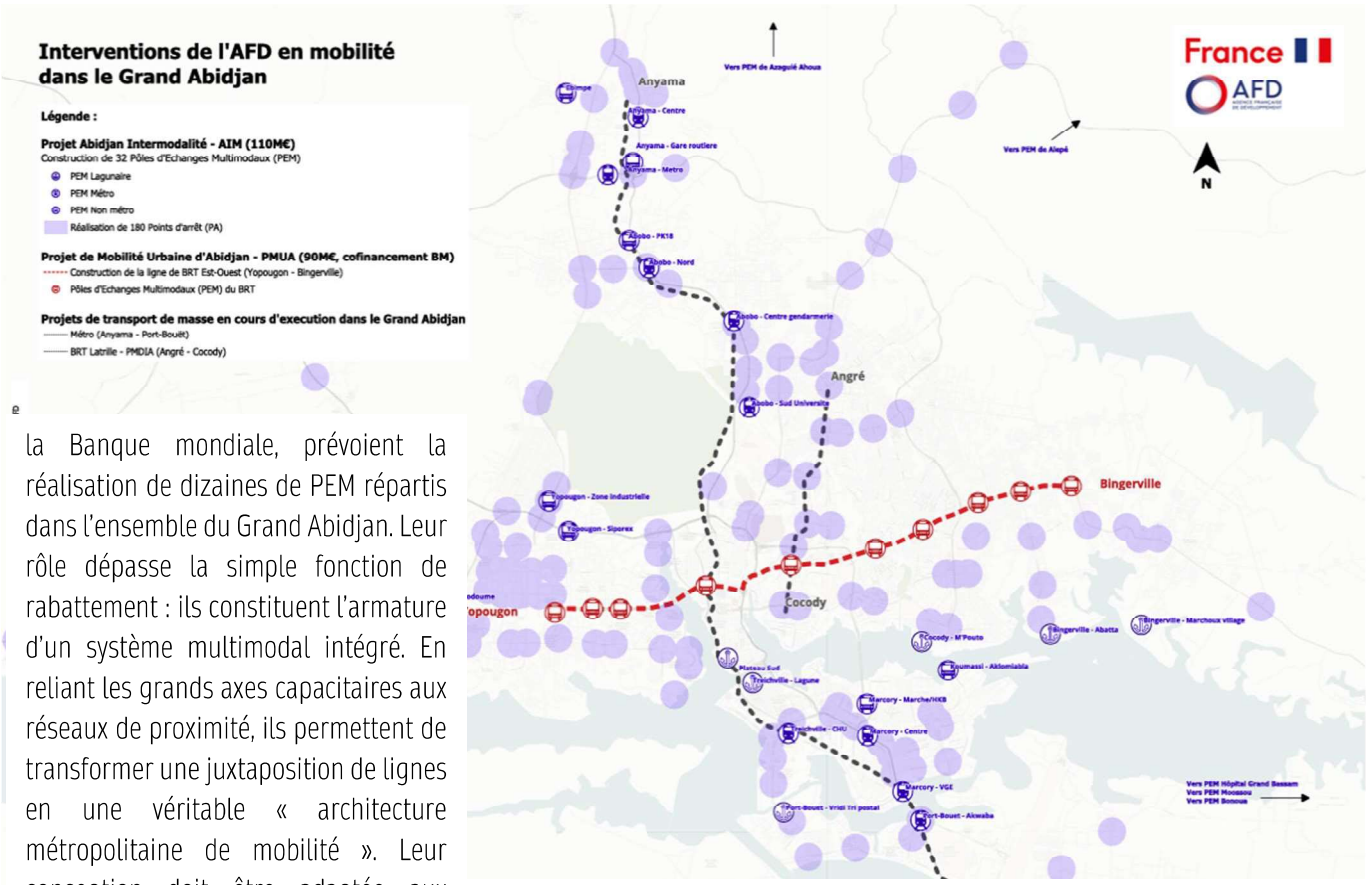
Le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA) et le Projet Abidjan Inter-Modalité (PAIM), financés par l'AFD et



© AFD Cote d'Ivoire

Gbaka en circulation

[1] Société des Transports Abidjanais : opérateur public historique de transport en commun d'Abidjan (bus et transport lagunaire),



la Banque mondiale, prévoient la réalisation de dizaines de PEM répartis dans l'ensemble du Grand Abidjan. Leur rôle dépasse la simple fonction de rabattement : ils constituent l'armature d'un système multimodal intégré. En reliant les grands axes capacitaires aux réseaux de proximité, ils permettent de transformer une juxtaposition de lignes en une véritable « architecture métropolitaine de mobilité ». Leur conception doit être adaptée aux contextes locaux : certains intégreront des parcs-relais, d'autres seront connectés au transport lagunaire ou aux modes actifs. Une charte commune garantit la cohérence du réseau, tandis que l'architecture et les services s'adaptent aux usages.

La performance des PEM repose sur la qualité des parcours qu'ils offrent. La correspondance est un moment sensible du déplacement, souvent synonyme d'inconfort ou d'insécurité. Réduire ces ruptures de charge suppose de traiter simultanément l'accessibilité des quais, la sécurité des traversées piétonnes, la gestion des flux, la signalétique, l'éclairage et l'information voyageurs. La fluidité réelle dépend de la combinaison de ces éléments.

Les PEM sont également des leviers de transformation urbaine. Implantés sur du foncier stratégique, ils peuvent structurer de nouvelles centralités, attirer des services de proximité, dynamiser les quartiers et réduire la dépendance à la voiture. Cette approche s'inscrit dans une logique de « Transit Oriented Development » (TOD), où l'infrastructure devient un support de développement urbain. Les PEM articulent trois fonctions : transport, urbanité et services. Leur dimension servicielle contribue à leur modèle économique, via la location d'espaces commerciaux ou la valorisation immobilière des abords, tout en conservant leur vocation publique.

L'inclusivité constitue un enjeu central. La sûreté des espaces, notamment pour les femmes, doit être pensée dès la conception : audits de sûreté, éclairage, cheminements visibles, dispositifs de signalement, campagnes de sensibilisation, recrutement d'agentes féminines. Ces leviers, éprouvés dans d'autres métropoles, nourrissent le cahier des charges des PEM abidjanais. Enfin, les PEM mettent à l'épreuve la gouvernance. Ils relient des infrastructures relevant de maîtres d'ouvrage distincts, des opérateurs publics, privés ou artisanaux, et des modèles économiques variés. Leur gestion exige une coordination pérenne. L'AMUGA, en tant qu'autorité organisatrice, structure cette gouvernance : carte générale du réseau, charte d'interopérabilité, coordination des exploitants, articulation entre BRT, métro, transport lagunaire et transport artisanal. Le futur exploitant du BRT devra être associé dès la conception des PEM pour aligner aménagement et exploitation.

Quatre étapes sont essentielles avant tout chantier : identifier les acteurs concernés, établir un état des lieux du foncier, mettre en place un comité de pôle, et formaliser un protocole de gouvernance. L'expérience abidjanaise, soutenue par l'AFD, s'appuie sur des références internationales et inspire déjà d'autres métropoles africaines.

Les PEM constituent ainsi une brique essentielle du futur système multimodal abidjanais. Pensés comme infrastructures, interfaces de services et leviers de transformation urbaine, ils peuvent contribuer à rendre la mobilité plus lisible, plus inclusive et plus performante, à condition d'être intégrés dans une vision cohérente du territoire.

Comment mieux intégrer les usages dans la conception des espaces publics et des systèmes de mobilité ?

Quentin Lefèvre Urbaniste - designer

Propos recueillis par Marie Dols

À partir de ses expériences au Ghana, au Bénin et au Togo, Quentin Lefèvre défend une approche centrée sur l'expérience vécue des habitants, sur la richesse des sociabilités urbaines, le rôle des commerces de rue, les limites des aménagements pensés sans les usagers et l'intérêt de la cartographie sensible pour concevoir des villes plus inclusives et

Pouvez-vous vous présenter et vous situer par rapport au sujet ?

Je suis designer et urbaniste français basé à Paris. Mon travail porte sur le design urbain centré sur les usagers, leurs pratiques, leurs perceptions et leurs imaginaires. Depuis plusieurs années, je séjourne régulièrement en Afrique de l'Ouest, notamment au Ghana, au Bénin et au Togo, où je collabore avec des architectes, des urbanistes et des artistes. Ensemble, nous développons des démarches de cartographie sensible visant à mieux comprendre le vécu des habitants, leur confort dans l'espace public et leurs représentations de la ville.

À partir de vos expériences de terrain dans les villes africaines, qu'avez-vous observé sur la manière dont les usagers vivent dans l'espace public ?

Ce qui me frappe avant tout, c'est la vitalité et la diversité des usages. Les espaces publics sont très animés et accueillent une multitude d'activités qui se superposent et interagissent entre elles.

Je suis aussi marqué par la forte connexion entre espaces privés et publics. Dans de nombreuses situations, l'activité commerciale se déploie en continuité des habitations. Les commerces apparaissent comme un prolongement de la sphère domestique, instaurant de fait une porosité entre l'intime et le collectif.

Enfin, la force du lien social me semble caractéristique. Les conversations spontanées et les interactions quotidiennes occupent une place importante dans la vie urbaine. L'espace public joue un rôle majeur comme vecteur de sociabilité et contribue directement à la qualité de vie. Cette capacité à favoriser les rencontres constitue une qualité urbaine précieuse et vitale.



© Quentin Lefèvre

Les chauffeurs de taxi-moto attendent les passagers au CEG Godomey à leur descente de bus entre Ouidah et Cotonou (Bénin)

Que peut-on dire plus spécifiquement sur les usages informels (micro-commerces, sociabilités, pratiques spontanées) ?

Je m'interroge sur le terme « informel », car il désigne des activités qui représentent souvent la majorité des commerces urbains. Plutôt que de les considérer comme marginales, il me paraît plus pertinent de s'intéresser aux services qu'elles rendent aux habitants.

Les petits commerces de rue jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement quotidien des villes. Ils contribuent directement au confort des usagers. Ils permettent d'acheter de l'eau ou de la nourriture, de trouver de l'ombre, mais aussi de se rencontrer et d'échanger.

En supprimant ces activités par simple déguerpissement, on retire de fait une bonne partie de ce qui rend l'espace public vivant. Il semble plus intéressant de travailler avec les acteurs concernés pour rechercher des solutions qui sont le fruit d'une délibération collective. Même si c'est un processus qui peut sembler plus long et complexe, le résultat sera beaucoup plus efficace en termes de qualité urbaine produite.

D'après vos observations, comment les usagers vivent-ils les transitions entre différents modes de déplacement ?



© Quentin Lefèvre

Atelier de cartographie sensible avec les enfants du quartier Tokpota, Porto Novo (Bénin)

Dans ma pratique professionnelle, j'accorde beaucoup d'importance au vécu des usagers. C'est pourquoi il me semble important de faire moi-même l'expérience des différents modes de transport : bus collectifs, taxis, motos-taxis et marche à pied. J'oberve souvent un criant manque de prise en compte des transitions entre les modes de déplacement. Les espaces intermodaux où les voyageurs changent de moyen de transport sont souvent peu aménagés, voire négligés.

J'ai par exemple observé récemment au Bénin que certains points de correspondance majeurs ne sont pas aménagés, malgré de gros investissements infrastructurels routiers. Ces situations montrent que les interfaces de mobilité constituent souvent un impensé, un maillon faible des systèmes de transport, alors qu'elles jouent un rôle déterminant dans l'expérience globale de déplacement.

Concernant la cartographie sensible, quels outils et méthodes développez-vous pour identifier, analyser et transmettre cette connaissance ?

La cartographie sensible peut se mettre en œuvre de différentes manières. La première consiste à observer directement les usages. Il s'agit de repérer les comportements, les zones d'attente, les lignes de désir ou encore les lieux où se produisent les changements de mode de transport. Cette observation permet de comprendre comment les lieux fonctionnent réellement. Pour approfondir la compréhension, les entretiens avec les usagers sont déterminants. Ils permettent de recueillir des informations sur les perceptions du confort, de la sécurité ou du bien-être dans les lieux, mais aussi sur les représentations et les attentes des habitants concernant le futur de leur ville ou de leur quartier.

Enfin, des ateliers collectifs peuvent réunir usagers, associations et acteurs institutionnels afin de confronter les points de vue et construire une compréhension partagée des enjeux urbains.

La restitution constitue également une étape importante. Les résultats ont tout intérêt à être partagés à tous, dans un format classique ou original comme une exposition, un podcast ou un magazine.



© Quentin Lefèvre

Carte de localisation des vendeur/euse.s de rue à la passerelle de Madina, Accra (Ghana). Projet « Let Me Give A Hand », sur les conditions de travail des femmes vendeuses de rue, réalisé avec Fawzia Dorson

Comment les projets de transports urbains peuvent-ils intégrer davantage cette dimension des usages ?

Je pense qu'il est intéressant d'adopter une approche plus transversale de l'expérience urbaine. Les déplacements doivent être envisagés comme des trajectoires de vie larges qui relient le domicile, les commerces, l'espace public et les transports.

Pour comprendre les besoins réels des usagers, il faut s'intéresser aux contextes dans lesquels s'inscrivent les déplacements : la durée de transport, les charges transportées, les besoins de repos ou de restauration, ou encore les contraintes horaires.

Cette prise en compte de l'expérience vécue devrait être intégrée lors des diagnostics et études préalables. J'estime qu'on aurait intérêt à développer des démarches plus itératives et davantage ouvertes à la participation des usagers. C'est à ainsi que l'on pourra concevoir des espaces publics et des systèmes de mobilité à la fois plus agréables, plus inclusifs et plus efficaces.



© Quentin Lefèvre

Vente d'articles aux passagers à la gare de Ségakope (Ghana)

Intermodalité TCSP-mobilité piétonne sur la Route du Front de Terre (Dakar) : enjeux, actions et limites

Alioune THIAM - Consultant Transports et Mobilité ECO-ACEESS

À Dakar, les grands projets de transport en commun en site propre, tels que le TER et le BRT, ont été conçus pour accompagner le développement urbain et améliorer les mobilités. Pourtant, derrière ces ambitions, certaines dimensions demeurent insuffisamment prises en compte, notamment la place des piétons et la qualité de l'espace public. À travers le cas de la Route du Front de Terre, Alioune THIAM met en lumière les défis, les contradictions et les pistes d'amélioration de l'intermodalité entre transport collectif et mobilité piétonne.

A l'origine, une volonté de concilier urbanisme et transport

Face aux difficultés croissantes de mobilité dans l'agglomération dakaroise, les autorités ont engagé depuis la fin des années 2000 une politique ambitieuse de développement des transports collectifs en site propre. Cette stratégie s'est concrétisée par la mise en service du Train Express Régional (TER) en 2021 puis du Bus Rapid Transit (BRT) SunuBRT en 2024.

Au-delà de leur fonction de transport, ces infrastructures s'inscrivent dans une vision plus large de transformation urbaine portée par les documents de planification de l'agglomération. L'ambition était de faire des transports collectifs structurants un levier de développement urbain, en articulant progressivement mobilité, organisation des centralités et aménagement de l'espace.

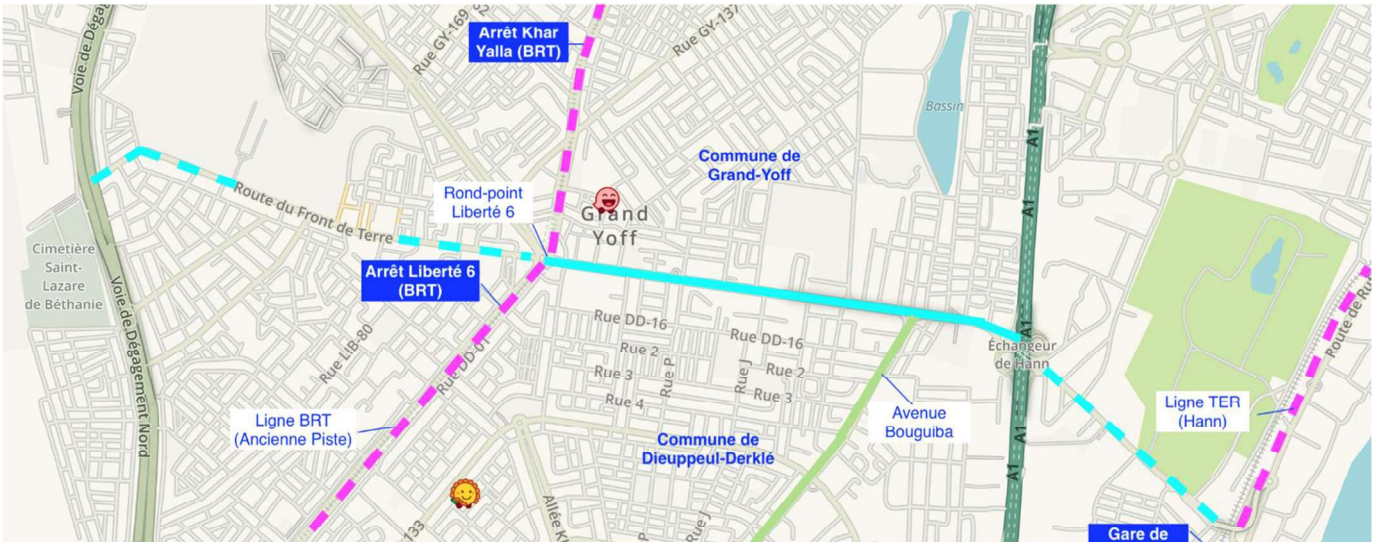
Cette vision reposait sur plusieurs horizons d'action. À court terme, il s'agissait de répondre aux besoins de déplacement les plus urgents grâce à des infrastructures lourdes implantées sur des axes disposant des emprises nécessaires. À moyen terme, la constitution d'un réseau plus dense devait accompagner l'évolution de l'aire urbaine et renforcer les pôles émergents, notamment à travers le projet de Restructuration des Transports en Commun (RTC). Enfin, à plus long terme, les TCSP devaient devenir de véritables outils de développement urbain, capables de réorganiser certains secteurs de la métropole selon des principes proches du Transit Oriented Development (TOD).

Cette démarche a permis d'identifier plusieurs centralités et zones de projet où urbanisme et transport sont appelés à se renforcer mutuellement. Néanmoins, certains aspects demeurent insuffisamment pris en compte. La qualité de l'espace public, l'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite, la maîtrise des occupations de l'espace ou encore le respect des orientations d'urbanisme apparaissent parfois comme les angles morts de cette stratégie.

L'exemple de la Route du Front de Terre illustre les difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit de traduire concrètement cette ambition d'intégration entre transport et urbanisme.

La route du Front de Terre : une ligne écran entre le TER et le BRT bien desservie par les transports publics

La Route du Front de Terre constitue un axe majeur reliant la Route Nationale 1 à la Voie de Dégagement Nord. Dans la section étudiée, entre l'échangeur de Hann et le rond-point Liberté 6, elle joue un rôle d'interface entre plusieurs infrastructures structurantes, notamment le TER et le BRT. L'axe traverse des quartiers densément urbanisés situés entre les communes de Dieuppeul-Derklé et de Grand-Yoff. Sa configuration, marquée par une emprise



© Alioun Thiam

Plan de situation de la Route du Front de Terre

relativement large et une chaussée à deux fois deux voies, en fait un corridor de circulation important. Il accueille également un ouvrage de drainage destiné à l'évacuation des eaux pluviales vers le bassin de captage voisin.

La desserte en transports collectifs y est particulièrement diversifiée. On y retrouve l'offre de Dakar Dem Dikk, les minibus de l'AFTU, les « cars rapides », des taxis collectifs ainsi que les motos-taxis qui se sont progressivement imposées dans le paysage des déplacements dakarois. Malgré cette diversité, l'offre demeure souvent insuffisante au regard des exigences de confort, de rapidité et de sécurité attendues d'un système moderne de mobilité urbaine.

Cette situation limite les possibilités de report modal depuis la voiture individuelle vers les transports collectifs. Les difficultés liées aux trajets de rabattement et au « dernier kilomètre » restent notamment un obstacle majeur à une utilisation plus large des réseaux de transport de masse.

Pourtant, la proximité de l'axe avec les stations du BRT et du TER constitue une opportunité importante. La marche à pied pourrait jouer un rôle essentiel dans la connexion entre les différents modes de transport et les quartiers environnants. Encore faut-il que les conditions urbaines et l'organisation de l'espace public permettent réellement aux piétons de bénéficier de cette accessibilité potentielle.



© Alioun Thiam

La Route du Front de Terre, du carrefour Cheikhou Kouyaté vers l'arrêt Liberté 6 du BRT

Cependant, un axe encombré et en manque de soins…

Malgré son positionnement stratégique, la Route du Front de Terre souffre d'une dégradation progressive de sa qualité urbaine.

L'occupation irrégulière de l'espace public constitue l'un des principaux problèmes observés. De nombreuses activités débordent sur les emprises publiques, tandis que le stationnement abusif, notamment de véhicules immobilisés pendant de longues périodes, réduit les espaces disponibles et nuit à la lisibilité de l'axe. À cela s'ajoute l'installation durable d'un marché qui, bien qu'initialement temporaire, est devenu une composante permanente du paysage.

Les difficultés se manifestent également sur le plan technique. Les défaillances du système d'assainissement contribuent à la détérioration de la chaussée et génèrent des nuisances importantes pour les riverains. Le déficit de végétation, en particulier l'absence d'un véritable alignement arboré, accentue encore le manque de qualité environnementale de l'axe.

Les conditions de sécurité routière apparaissent elles aussi préoccupantes. Une signalisation parfois dégradée et des feux tricolores régulièrement hors service limitent l'efficacité des dispositifs existants. Dans ce contexte, la coexistence entre véhicules, transports collectifs et piétons demeure souvent difficile.

Seul l'éclairage public récemment modernisé constitue un point positif notable, en améliorant les conditions d'usage de l'espace la nuit. Toutefois, cette amélioration reste insuffisante pour compenser l'ensemble des dysfonctionnements observés.

Restaurer et relégitimer l'action municipale de police de l'espace, en relation avec les citoyens

Malgré les difficultés actuelles, la Route du Front de Terre possède un potentiel important pour améliorer l'accessibilité aux stations de transport collectif et renforcer les connexions entre les différents quartiers riverains du BRT.

Sa requalification pourrait en faire un véritable axe de mobilité de proximité, favorable à la marche à pied et à l'intermodalité. Les habitants de quartiers tels que Castors, Dieuppeul, Derklé, Khar Yalla ou Grand-Yoff bénéficieraient alors d'un accès plus direct et plus confortable aux infrastructures de transport de masse.

Une telle évolution suppose toutefois une reprise en main de l'espace public par les collectivités locales. L'enjeu ne réside pas uniquement dans la réalisation d'investissements physiques, mais également dans la capacité des autorités à faire respecter des règles d'occupation de l'espace claires et équitables.

Comme le soulignait Jean-François Tribillon, l'aménagement urbain ne peut produire ses effets sans un véritable pouvoir de gestion sur l'espace public, qui constitue l'armature même de la ville. Cette gestion passe par des règles simples, lisibles et appliquées avec constance par les services municipaux.

Mais cette action ne saurait être conduite sans les citoyens. Son efficacité repose également sur son acceptation sociale et sur la capacité à intervenir sous le regard des usagers, dans un cadre transparent et partagé. À cette condition, la Route du Front de Terre pourrait devenir un exemple concret de réconciliation entre transport, urbanisme et qualité des espaces publics, tout en redonnant à la marche à pied la place qui lui revient dans le système de mobilité urbaine dakarois.



© Alioun Thiam

Le débordement des commerces sur l'espace public

Penser les pôles multimodaux dans les villes africaines contemporaines

Marie DOLS - Urbaniste

Face au déploiement du BRT à Abidjan, des analyses urbaines du type de celle menée par les étudiants de l'INPHB-ENPC s'impose pour identifier les dynamiques de terrain et transformer les futures stations en Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) durables.

La mise en service du Bus Rapid Transit (BRT) modernise la mobilité abidjanaise. Le corridor Yopougon–Bingerville (20 km, 21 stations) traverse des quartiers variés et s'affirme comme un levier de transformation urbaine et un catalyseur économique face à la pression des usages sur l'espace public.

Pour réussir, ce projet exige une réflexion approfondie sur les pôles d'échange multimodaux. Véritables centralités émergentes, leur efficacité dépend de l'accessibilité, de l'organisation du domaine public, de la maîtrise foncière et de l'articulation entre urbanisme et mobilité.

C'est dans cette perspective que les élèves du Mastère Professionnel Transport et Aménagement Urbain (INPHB–ENPC) ont analysé en 2020, 2024 et 2025 les futures stations Riviera 2 et Abatta. Leur démarche repose sur une immersion de terrain indispensable pour appréhender la complexité des usages, les dynamiques locales et les micro-situations spécifiques à une grande métropole africaine comme Abidjan.

Une approche articulée : urbanisme, mobilité, accessibilité, dynamiques locales

Pour anticiper les transformations et cadrer l'aménagement des pôles multimodaux, l'analyse des étudiants mobilise deux échelles complémentaires :

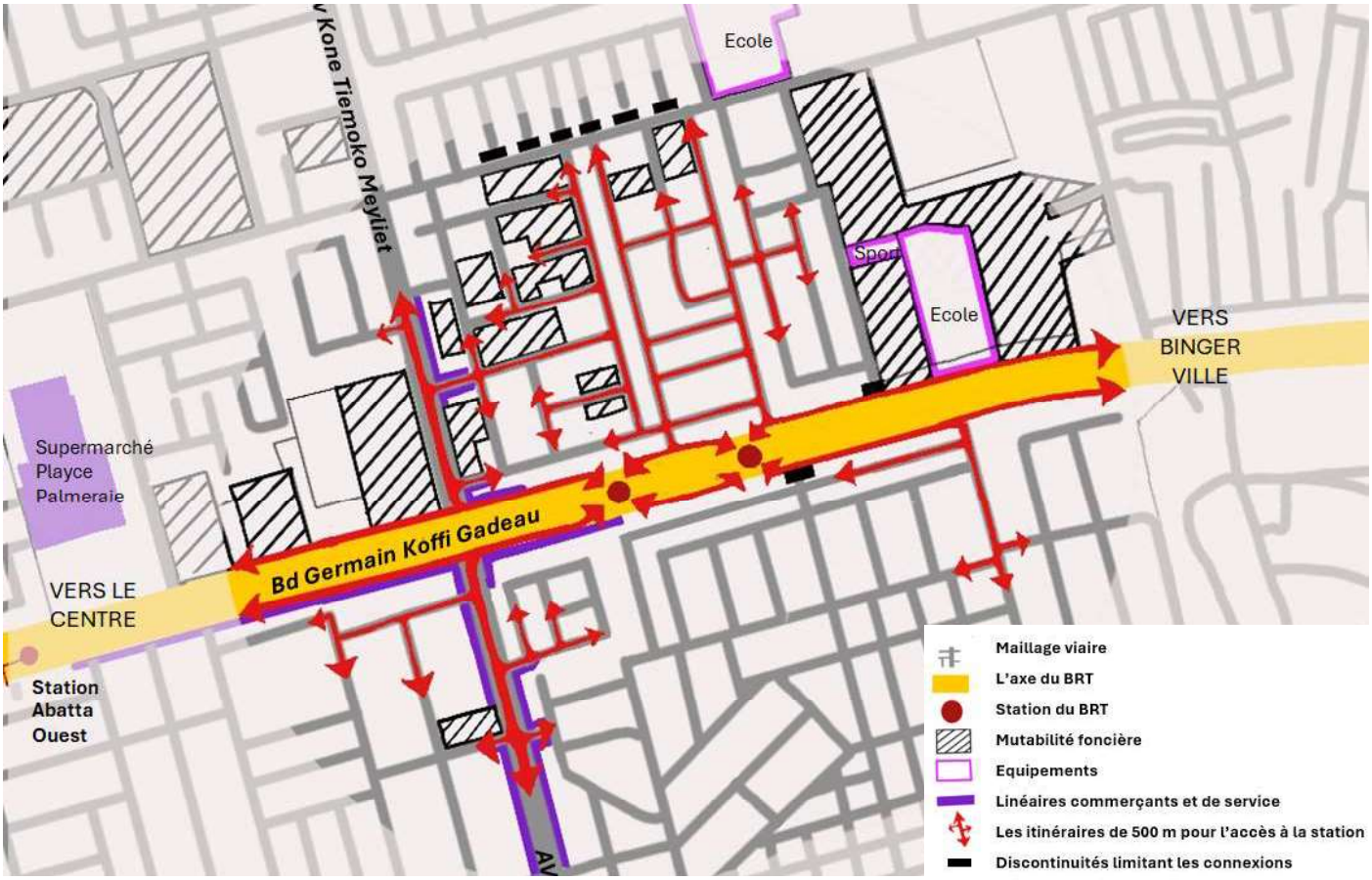
Le périmètre d'influence (rayon de 500 m) : il permet de saisir les dynamiques urbaines globales, la connectivité viaire, les activités structurantes et les opportunités foncières.

Le périmètre immédiat de la station : il sert à observer les usages concrets, les conflits modaux, la qualité de l'espace public et les obstacles physiques.

Le périmètre d'influence : comprendre le quartier pour anticiper les dynamiques

Ce rayon de 500 mètres correspond à la distance de marche acceptable pour accéder au BRT. L'étude s'est concentrée sur le maillage viaire, les coupures d'itinéraires, les linéaires commerçants générateurs d'encombrements, les opportunités de mutabilité foncière et la nature de l'infrastructure.

Le carrefour Abatta illustre bien ces enjeux : son maillage riche présente des discontinuités au sud-est qui isolent des secteurs entiers et pénalisent l'accès au BRT. Des solutions simples existent (ouvertures de voies, traversées), mais requièrent une coordination politique. De plus,



© Marie Dols

*Le **périmètre d'influence** de la future station du BRT Abatta à Abidjan*



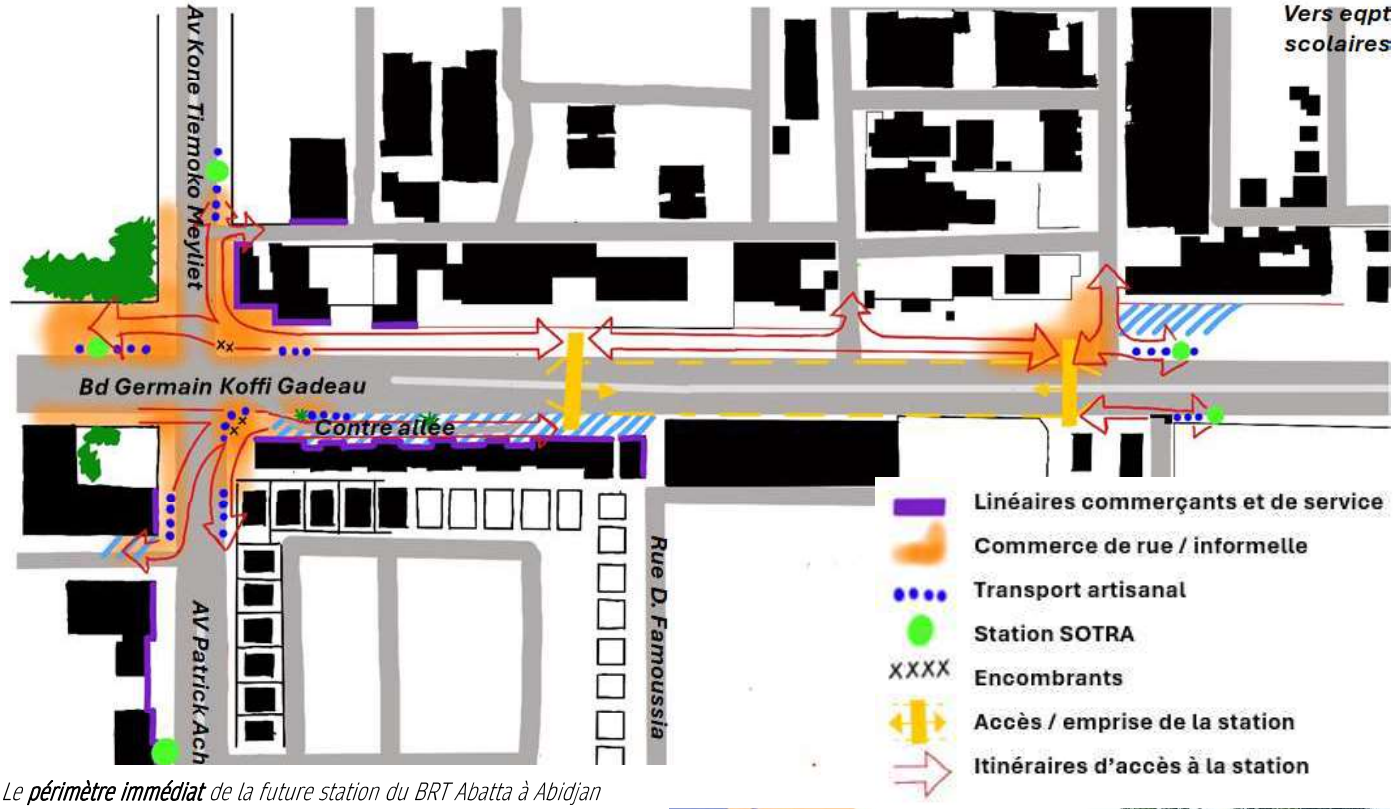
© Elèves du MPTAU (INPHB – ENPC)

Commerces de rue sur la contre-allée au Sud-Est du carrefour Abatta

l'emprise du BRT à niveau sur le boulevard Germain Koffi-Gadeau complique les traversées piétonnes, renforçant le besoin d'aménagements sécurisés. Enfin, une parcelle arborée au nord-ouest offre une opportunité stratégique de développement.

Le périmètre immédiat : usages, conflits, pratiques, obstacles

Autour de la station se concentrent les tensions spatiales. Le commerce informel (étals, kiosques) dynamise la zone mais encombre le domaine public. Le transport artisanal (gbakas, wôrô-wôrô, tricycles), crucial pour le rabattement, s'organise de manière anarchique sur la chaussée. Actuellement, les conditions piétonnes sont dégradées (chaussée abîmée, manque d'entretien), ce qui interroge la capacité future à garantir le confort, la sécurité et la lisibilité pour les usagers du BRT.



© Marie Dols

*Le **périmètre immédiat** de la future station du BRT Abatta à Abidjan*



Sud-Ouest du carrefour envahi par es véhicules en stationnement



© Elèves du MPTAU (INPHB – ENPC)

Concentration / alignement de Gbaka stationnés à l'Ouest du carrefour

Au-delà de l'infrastructure, intégration territoriale et gouvernance comme facteurs de succès d'un projet de transport

Zoé Ramondou – Urbaniste

Charlène Kouassi – Directrice de Movin'On in Africa

À la lumière des riches contributions réunies dans ce bulletin, deux enseignements majeurs semblent se dégager. D'une part, le succès des projets de transport collectif de masse repose sur leur capacité à s'intégrer pleinement dans l'espace et les usages urbains là où ils sont développés. D'autre part, il dépend de leur insertion dans le maillage existant, s'articulant avec les réseaux et contribuant à leur structuration, afin de constituer un système de transport cohérent et efficace. Ces deux dimensions supposent la mise en place d'une gouvernance intégrée à l'échelle territoriale et inclusive pour l'ensemble des acteurs de ce système.

Les modèles de développement et les modalités de mise en œuvre des nouveaux projets de transport de masse suivent souvent des schémas relativement similaires, malgré la volonté de prendre en compte les spécificités propres à chaque projet. Cette prise en considération des contextes urbains, des usages et des pratiques de mobilité existe dans la plupart des projets, mais les moyens ne permettent pas toujours de la rendre effective.

Ces convergences s'expliquent notamment par des montages financier et institutionnel comparables, reposant généralement sur une combinaison de prêts de bailleurs de fonds, d'assistance technique, de ressources publiques nationales et de partenariats public-privé. Elles tiennent ensuite à une structuration de projet le plus souvent centrée sur la composante infrastructurelle, qui concentre l'essentiel des ressources, et représente le gros des tâches à entreprendre pour sa mise en œuvre (études préalables, libération des emprises, passation des marchés, réalisation des travaux, réception, mise en service…).

Ces approches peuvent conduire à une rupture dans l'espace urbain et constituer des coupures urbaines qui remodèlent aussi bien les mobilités existantes (itinéraires piétons, circulation des véhicules) que les usages de l'espace (accès aux équipements de proximité, activités commerciales, etc).

Un projet de transport de masse ne constitue pas seulement un ouvrage d'ingénierie. Il représente également un puissant vecteur de transformation spatiale et sociale. Son succès suppose l'émergence et l'appropriation d'un nouveau service qui bouleverse les pratiques de mobilité et nécessite quelques fois le développement d'une nouvelle « culture » spécifique : adoption de bonnes pratiques, respect des règles d'exploitation, sensibilisation à la sécurité routière…

Ces projets concentrent un haut niveau de compétences dans le domaine de l'ingénierie des transports, que ce soit dans les équipes des maitrises d'ouvrages, des bailleurs, ou des assistances techniques (MOA et MOE). Cependant les enjeux liés à la prise en compte des usages, des pratiques de mobilité et des transformations spatiales induites par les projets demeurent parfois en marge des processus de conception et de mise en œuvre. Leur renforcement dès les phases d'études préalables serait une piste à explorer pour faciliter l'expansion du service en aval.

Enfin, la question de la gouvernance apparaît comme un facteur déterminant. Ces enjeux devant être davantage portés dans le cadre du pilotage du projet. Une gouvernance multiscalaire et multi-acteurs, fondée sur le dialogue et la coopération avec les opérateurs de transport présents, constitue une condition essentielle à l'intégration territoriale et fonctionnelle des projets. L'exemple de l'aménagement des PEM comme interface urbaine et de transport est très éclairant tel que présenté pour le cas d'Abidjan, où les démarches mises en place par la structure de gouvernance montrent une réelle volonté d'inclusivité des acteurs du transport.

Directrice de publication : Christine Auclair, présidente d'AdP-Villes en développement
Rédactrice en chef : Marie Dols assistée de Zoé Ramondou
Ce bulletin est en ligne sur le site de AdP-Villes en développement
www.adp-villes-developpement.org