



ECHOS *DU* *SITRASS*

SOLIDARITE INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS ET LA RECHERCHE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

Bulletin d'information du réseau SITRASS

Editorial

Si au niveau des médias et du grand public, il n'est question d'Afrique que là où il y a du sang et des larmes, ceux qui sont attentifs à ce continent aperçoivent d'autres signes infiniment plus encourageants. Chaque année, le club des pays dont la croissance économique est nettement supérieure à la croissance démographique s'enrichit de quelques membres. Certes, le ticket d'entrée dans le club a été coûteux, parfois difficilement supportable. Mais quelques résultats s'accumulent, qui permettent de scruter l'avenir avec un peu plus d'optimisme.

Le secteur des transports n'est pas en reste avec des réformes de structure qui se multiplient, des affectations de ressources devenues plus raisonnables et l'émergence d'une génération de responsables de mieux en mieux armée pour concevoir et mettre en oeuvre une politique de transport dynamique. Le réseau SITRASS a apporté quelques pierres à cette évolution ou, tout du moins, a oeuvré dans le sens de l'amélioration des compétences.

Sa transformation en association structurée, que nous avons tous ensemble mise en oeuvre à Brazzaville en octobre 1996, commence à porter ses fruits. C'est ainsi qu'une collaboration s'engage avec la Banque mondiale dans le cadre des opérations de valorisation et de dissémination des résultats du SSATP ; que dans le cadre du programme SSATP-transports urbains de la Banque mondiale, la Coopération française aide à la mise en place d'un chargé de mission africain localisé à l'Ecole Polytechnique de Yaoundé ; que des contacts sont noués avec la Commission des Communautés Européennes ; et que de multiples organismes sollicitent SITRASS pour les motifs les plus divers.

Il se pourrait que notre association, à l'instar de l'Afrique sub-saharienne, ait un bel avenir devant elle.

Pr Alain BONNAFOUS - Vice-président - SITRASS

N° 14 - Septembre 1997

Sommaire

Editorial	1
Sur l'agenda	2
Vient de paraître	2
Nomination	2
Vie des équipes	2
Notes de lecture	3
Nouvelles d'Afrique	
Burkina Faso	3-4
Congo	3-4
Cameroun	3-4
Niger	3-4
Dossiers :	3-4

Crise et transports urbains à Libreville

Délégué Général SITRASS **Amakoé P. ADOLEHOUME**

INRETS-DEST
2, av. Gal Malleret Joinville
94114 Arcueil Cedex - France
ou
LET-MRASH, 14, av. Berthelot
69363 LYON Cedex 07 - France
Tél : +33 (0)1 47 40 72 68 / +33 (0)4 72 72 64 03
Fax : +33 (0)1 45 47 56 06 / +33 (0)4 72 72 64 48
e-mail : amakoe.adolehoume@inrets.fr

Date limite d'envoi des articles pour le
prochain numéro des
Echos du SITRASS :
15 décembre 1997

Sur l'agenda

Université d'Été "L'économie des transports au service du développement en Afrique" Session 1998 : 29 juin - 31 juillet 1998, Lyon

M. Amakoé P. Adoléhoumé, Université d'Été, Laboratoire d'Economie des Transports, MRASH, 14, Av. Berthelot, 69363 Lyon Cedex 07, France. Tél +33 (0) 4 72726403 ; fax +33 (0) 4 72726448, e-mail : amakoe.adolehoume@let.mrash.fr

SSATP-Ferroviaire, 13 et 14 octobre 1997, Abidjan, Séminaire sur la mise en concession des chemins de fer en Afrique

Banque mondiale (Attn. Leita Jones), fax +1-202-4738326

SSATP-Transports urbains, 15 et 16 octobre 1997, Abidjan, Réunion du Comité d'orientation

Direction des Transports Terrestres, Abidjan, fax +225-217118

SSATP-RMI/RTTP, 20-23 octobre 1997, Lomé, 12^e réunion du Comité de coordination

Banque mondiale (Attn. Leita Jones), fax +1-202-4738326

FTA - 1^{er} Forum sur le Transport en Afrique, 26-27 novembre 1997, Le Caire

CEA, Division Intégration et coopération régionales, UNECA, Addis Abeba, Ethiopie, fax +251 1 514416

WCTR : 8^e Conférence Mondiale sur la Recherche dans les Transports, Anvers, 12-17 juillet 1998

WCTR Conférence Secretariat (Att. Viviane De Wacker), Université d'Anvers - UFSIA, Prinsstraat 13, 2000 Anvers (Belgique).
Tél +32 3 2204174 ; fax +32 3 2204026 ; E-mail : dse.dewacker.v@alpha.ufsia.ac.be

CODATU VIII : 8^e Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement. *La politique des déplacements urbains : outil de développement durable.* 21-25 septembre 1998, Le Cap, Afrique du Sud

Renseignements : Association CODATU, Espace Ville, Rue Maurice Audin, 69518 Vaulx en Velin Cedex, France.

Tél : + 33 4 72047701 ; Fax +33 4 72047702 ; e-mail : codatu@entpe.fr

Vient de paraître

SITRASS, Actes du SITRASS 4, Coll. SITRASS, Lyon, Juin 1997, 419 p. 300,00 FF (150,00 FF Afrique zone CFA).
Commande à adresser à : SITRASS (LET-MRASH, 14 avenue Berthelot, 69363 Lyon Cedex 07 - F ; fax +33 (0)4 72726448).

E. GOUVERNAL, M. GUILBAULT, C. RIZET, *Politiques de transport et compétitivité*, INRETS, Coll. HERMES - INRETS, Paris, Juillet 1997, 158 p. 140,00 FF

Commande à adresser à : INRETS (Service Publications, 2 av. Gal Malleret Joinville, 94114 Arcueil Cedex - F, fax +33 1 45475606)

Nominations

Bénin : TOSSOU Ayihadji Calixte, nommé directeur des transports terrestres du Bénin, le 20 août 1997. Docteur en économie des transports (Université Lyon 2 - Laboratoire d'Economie des Transports), Monsieur TOSSOU occupait jusque là les fonctions de chef de la division études au sein de la DTT.

Togo : Monsieur FATONZOUN Innocent Mawutoe, nommé directeur général des transports du Togo, le 3 septembre 1997. Jusqu'à cette nomination, il occupait les fonctions de chargé d'études au sein de la DGT. Il sera secondé dans sa tâche par Monsieur GUNUBU Kodjo, ancien conseiller technique au secrétariat d'Etat aux transports, nommé directeur des transports routiers du Togo.

A tous, félicitations et succès dans ces nouvelles fonctions.

Vie des équipes

La consolidation du réseau SITRASS s'élargit à trois nouveaux pays. Nous notons avec satisfaction la mise en place des équipes locales SITRASS au Bénin, au Niger et au Togo.

Bénin : APCAT (Association Professionnelle des Cadres des Transports)

Président : M. ATTIOGBE Hubert, contact M. TOSSOU Ayihadji

Niger : ANRET (Association Nigérienne de Recherche et Etudes en Economie des Transports). Président M. MOUSSA MOSSI ; contact, M. HALI MAHAMANE

Togo : GRETAT (Groupe de Recherche et d'Etudes en Transport et Aménagement du Territoire). Président et contact : M. FATONZOUN I. Mawutoe

La mise en place de ces équipes porte à 11 le nombre d'équipes locales SITRASS en Afrique : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, RCA, Sénégal, Tchad, Togo.

Notes de lecture

Politiques de transport et compétitivité (maritime et portuaire). Collection Transport et sécurité, HERMES-INRETS, juillet '97, 158 p.

Actes de la journée organisée par l'INRETS le 5 mars 1997, qui traitait des relations entre la compétitivité des chaînes de transport internationales et les politiques portuaires et maritimes menées dans les différents pays. Cette question, déjà abordée au séminaire SITRASS de Brazzaville en octobre 1996, est ici largement ouverte aux différents aspects de la politique mais aussi des stratégies des opérateurs. La confrontation de points de vue des chercheurs avec ceux des opérateurs et des politiques permet d'identifier les enjeux économiques des Etats et des organisations internationales telles que l'Union européenne mais aussi l'Organisation mondiale du commerce. De quelle latitude disposent réellement les politiques maritimes et portuaires nationales et régionales par rapport aux grandes orientations mondiales qui sont en cours d'élaboration dans le secteur : libéralisme et droit de la concurrence, possibilité de maîtrise du financement des flottes, poids de l'Organisation mondiale du commerce ? Comment les opérateurs privés, armateurs, chargeurs et autres intervenants de la chaîne, s'adaptent-ils à ce contexte très concurrentiel ?

Outre les travaux de l'INRETS sur la compétitivité des chaînes de transport depuis divers pays d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine vers l'Europe, cet ouvrage aborde les points de vue suivants. Un armateur décrit les paramètres de sa stratégie : quels sont ses principaux choix stratégiques, l'évolution des contraintes de son environnement et l'importance à accorder à la réduction des coûts à tous les niveaux.

En matière de politique maritime communautaire, les Etats membres sont largement d'accord sur le constat des problèmes actuels mais demeurent

divisés sur les réponses à y apporter, en particulier selon les poids respectifs qu'ils accordent à leurs armements et à leurs chargeurs. Dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, l'échec des négociations sur la libéralisation des services maritimes est liée à la réticence partagée des Etats-Unis et des pays asiatiques, les premiers pour des considérations largement stratégiques, et les seconds par souci de protection économique.

Compte tenu du coût de financement des navires dans le coût total du transport maritime, l'ingénierie financière constitue un enjeu de tout premier ordre pour la compétitivité. Dans le domaine portuaire en revanche, les aspects institutionnels d'organisation et de régime portuaire jouent un rôle prépondérant dans la compétitivité. Les Etats, même les plus libéraux, détiennent souvent pour une large part, les moyens d'assurer l'efficacité de leurs ports (fiscalité, droit du travail, aménagement du territoire, ...). Afin d'éviter les distorsions de concurrence et par voie de conséquence des investissements inutiles, une coopération inter-étatique à l'échelon régional doit se développer. L'exemple des réformes portuaires au Chili montre deux orientations successives : tout au long des années 80 les réformes portuaires visaient à améliorer l'efficacité des ports pour favoriser les exportations. A partir des années 90, l'objectif majeur étant de capter les trafics des autres pays du Mercosur vers le Pacifique, il a fallu pour cela favoriser un investissement massif dans de nouvelles capacités portuaires.

Dans cet ouvrage, la confrontation entre les résultats d'analyses de chaînes de transport et les points de vue plus opérationnels ou politiques questionnent le lecteur sur les marges de manoeuvre dont dispose chacun pour accroître la compétitivité de ses chaînes de transport.

Christophe RIZET - INRETS-DEST - Arcueil

Nouvelles d'Afrique

SITRASS : MISE EN PLACE D'UN CHARGE DE MISSION TRANSPORTS URBAINS ET ETUDES EXPLORATOIRES EN RESEAU

Afin de consolider les activités du réseau SITRASS, Monsieur Hubert NGABMEN, enseignant-chercheur à l'Ecole Nationale Polytechnique de Yaoundé, membre du GIRET (équipe SITRASS/Cameroun) suivra en concertation avec le secrétariat scientifique SITRASS les actions du réseau dans le secteur des transports urbains ainsi que celles du SSATP-transports urbains de la Banque mondiale.

La mission SSATP-transports urbains qui sera assurée en collaboration avec le spécialiste transports urbains de la Banque mondiale comporte quatre principaux objectifs :

- assistance au déploiement de certaines activités de la composante SSATP - TU (indicateurs de

performance, sécurité routière, expertise municipale en transports urbains, ...),

- renforcement des capacités africaines en matière de transports urbains,

- assistance à la dissémination des travaux du SSATP-TU,

- participation à la réflexion sur la stratégie de développement de la composante et au renforcement de son intégration au niveau régional.

Dans ce cadre, deux études en réseau vont être lancées dans les prochaines semaines.

1) Etude sur les indicateurs de performances dans le secteur des transports urbains. Diverses initiatives de mise en place d'une batterie d'indicateurs de performance relatifs au secteur des transports urbains. Force est de reconnaître que la plupart de ces initiatives n'ont pas pu aboutir pour différentes

raisons. Les facteurs ci-après nous paraissent devoir expliquer, ne fût-ce que partiellement cette situation :

- le nombre élevés d'indicateurs à collecter,
- la surestimation des capacités locales d'expertise en matière de collecte statistique,
- la faible prise de conscience de l'intérêt de cette opération,
- la mésestimation de la question du financement de ce travail de collecte.

Pour accroître les chances de succès de l'opération qui va être lancée, nous envisageons de ne pas trop embrasser pour mal êtreindre, et d'être réaliste en concentrant l'effort sur une batterie minimale d'indicateurs les plus pertinents possibles et dont la collecte est à la "portée" des institutions locales. Aussi, avec la collaboration des équipes locales SITRASS, un schéma de collecte et d'analyse de ces données sera-t-il mis en place prochainement dans quelques villes africaines avec à terme l'élargissement à d'autres métropoles.

2) Etude exploratoire sur les motos-taxis dans les villes africaines. L'activité de motos-taxis suffisamment visible dans quelques villes africaines mais insuffisamment connue parce ayant été peu étudiée jusqu'à présent sera l'objet du second volet des études SITRASS.

Dans un premier temps, trois villes seront concernées par cette étude : Cotonou, Douala et Lomé. L'étude devra permettre de déceler les tendances lourdes concernant l'évolution de cette activité, et de proposer des recommandations conséquentes en matières de politiques susceptibles d'éclairer les décideurs africains tant à l'échelon central qu'au niveau local sur la place à réserver à ce mode de transport au sein du système urbain pour une cohabitation harmonieuse de l'ensemble des modes.

Amakoé ADOLÉHOUME/Hubert NGABMEN - SITRASS

BURKINA FASO : SEMINAIRE DECISIONNEL SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS URBAINS DE OUAGADOUGOU

Du 4 au 6 mars 1997, s'est tenu un séminaire décisionnel sur la politique de transports urbains à Ouagadougou. Organisé par le Ministère burkinabè des transports avec l'appui de la Banque mondiale et de la Coopération française, ce séminaire est l'aboutissement d'un long processus de concertation initié depuis avril 1993 entre les intervenants dans le secteur. Les principaux objectifs de cette rencontre étaient de :

- faire un bilan de la concertation entre acteurs ;
- définir une réforme de la politique des transports urbains ;
- élaborer un plan d'actions concrètes.

Le document de politique sectorielle ainsi que six autres communications portant respectivement sur l'organisation institutionnelle, le rôle des collectivités locales, l'exploitation privée des transports collectifs, la stratégie de la mobilité à long terme, la sécurité routière et le financement des transports urbains ont servi de supports aux travaux.

Comme principales recommandations, on retiendra entre autres, la mise en place d'une instance à pouvoir décisionnel qui jouera le rôle d'une autorité organisatrice des transports

urbains. Le Comité des transports urbains de Ouagadougou (CTUO) a été responsabilisé à travers un groupe restreint de travail pour l'élaboration des documents préparatoires à la création de la future autorité (composition, définition précise des missions, statut et budget). L'adoption de ces documents reviendra aux autorités gouvernementales. Sur le plan de la sécurité routière, il a principalement été recommandé d'une part de revoir le statut du Comité national pour la sécurité routière (CONASER) en office de sécurité routière ; d'autre part, un plan de circulation pour le centre ville devrait être élaboré.

Last but not least, vu que la mise en œuvre et la pérennisation d'une politique de transports urbains nécessite des moyens financiers importants, moyens que ni l'administration des transports, ni la municipalité ne peuvent dégager à elles seules, le séminaire a recommandé la création d'un fonds de développement. Toutefois, aucun consensus sur les sources d'alimentation de ce fonds n'a été trouvé.

Stanislas BAMAS - BERTS - Ouagadougou

BURKINA FASO : REORGANISATION DE LA DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES (DTTM)

Dans la foulée du séminaire décisionnel sur les transports urbains à Ouagadougou, le Ministre des transports terrestres et maritimes a signé le 6 mars '97 un arrêté portant sur les attributions, l'organisation et le fonctionnement de la DTTM.

Le nouveau décret explicite plus clairement les attributions de la DTTM : organisation et réglementation des activités liées aux transports routiers, ferroviaires et maritimes. Outre les fonctions habituelles (cartes grises, permis de conduire, ...) des directions de transport dans différents pays africains, la DTTM est dorénavant appelée à participer aux études et à la réalisation des projets d'infrastructures de transports terrestres et maritimes ; elle participera par ailleurs à la négociation des projets d'accords bilatéraux de transports routiers.

En ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement, le nouveau décret permet une meilleure lisibilité du nouvel organigramme. Sous l'autorité d'un directeur, la DTTM est composée de 7 services centraux dont un service informatique, et d'un service régional à Bobo Dioulasso.

Serge SANWIDI - DTTM - Ouagadougou

CONGO : TABLE RONDE SUR LES TRANSPORTS URBAINS

Programmée pour le dernier trimestre de l'année 1996, la table ronde sur les transports urbains au Congo s'est finalement tenue les 30 et 31 Janvier 1997 à Pointe Noire, capitale économique du pays.

Placée sous le haut patronage du Ministre d'Etat, Ministre des Transports et de l'Aviation Civile, cette rencontre qui était rehaussée par ailleurs de la présence des maires des deux grandes villes du pays, Brazzaville et Pointe Noire, a connu la participation de 67 délégués représentant les administrations de l'Etat, les municipalités, les opérateurs économiques, les associations et

syndicats de transporteurs et des usagers.

Cette table ronde est à inscrire dans le planning d'exécution du projet de politique de réformes des transports urbains au Congo initié dans le cadre du programme SSATP-composante transports urbains de la Banque mondiale. Le projet bénéficie de l'assistance de la Coopération française qui a financé, par l'intermédiaire de l'ISTED, une étude sur le bilan diagnostic du secteur. L'ISTED a largement contribué à la préparation et à l'organisation de la table ronde.

Les débats ont essentiellement porté sur le rapport des experts de l'ISTED et sur les dossiers élaborés par la cellule de réflexion (Direction des Transports - Municipalités) qui traitaient les thèmes ci-après :

- organisation institutionnelle ;
- réforme du cadre réglementaire;
- organisation de la desserte;
- fiscalité et financement des transports urbains;
- politique d'entretien des infrastructures routières urbaines ;
- politique et plan d'actions en matière de sécurité et prévention routières;
- expérience des politiques de transport en Afrique sub-saharienne.

A l'issue des débats organisés autour de quatre ateliers statuant respectivement sur les affaires juridiques et institutionnelles, les questions techniques, les problèmes financiers et l'organisation de la desserte, les participants à la table ronde ont adopté plusieurs résolutions, notamment :

- le principe de création d'une commission nationale, et des commissions locales des transports urbains, organes de concertation qui se chargeront, outre du suivi des décisions de la table ronde, de traiter de toutes les questions ayant trait directement ou indirectement à l'organisation des transports urbains ;
- le principe de création de fonds spécifiques locaux pour le financement des transports urbains dont les ressources proviendront en priorité du secteur ;
- l'opportunité de réaliser un certain nombre d'études (analyse de l'offre et de la demande de transport), préalables à la mise en application des schémas d'organisation arrêtés par chacune des municipalités ;
- la nécessité de disposer d'une convention collective spécifique aux transports publics ;
- la nécessité d'entretenir la voirie fortement délabrée et de construire des gares routières et des terminus.

Le cadre tracé, une autre tâche, éminemment plus ardue se présente : la mise en oeuvre des décisions de la table ronde de Pointe Noire.

Brice M. EHOULA - ACRETAT- Brazzaville

CAMEROUN : COMMISSION SPECIALE D'EVALUATION TRANSPORTS URBAINS

Par arrêté du Ministre des transports du 21 avril 1997, une commission spéciale a été créée

pour suivre l'évaluation des offres d'exploitation des lignes de transport urbain. Organe consultatif auprès du Ministre des transports, cette commission spéciale a pour missions :

- d'identifier et d'arrêter les lignes d'exploitation soumises à appel d'offre national,
- d'élaborer les cahiers de charge, de lancer et d'évaluer les appels d'offre afférents aux lignes de transport urbain exploitables,
- de proposer l'attribution de l'exploitation des lignes au Ministre des transports.

La création de cette commission spéciale s'inscrit dans le cadre des mesures d'application prévues dans le décret du 18 février '97 fixant les conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux des autobus et minibus pour les transports en commun des voyageurs dans les centres urbains et leur périphérie. Cela s'inscrit par ailleurs dans la décision de libéraliser l'exploitation des transports urbains dans les villes camerounaises, et particulièrement dans les métropoles de Douala et de Yaoundé.

Dans ce cadre, un séminaire d'information des transporteurs urbains sur la nouvelle politique de libéralisation des transports urbains, a été organisé les 22 et 24 septembre 1997. Il était surtout question de discuter du projet d'appel d'offre relatif à la concession d'exploitation des lignes de transports urbains à Douala (15 lignes) et à Yaoundé (13 lignes).

Hubert NGABMEN - GIRET/ENSP - Yaoundé

NIGER : LE SECTEUR ROUTIER ET LE PROGRAMME SECTORIEL TRANSPORTS

Dans le cadre de la préparation du programme cadre national de promotion du secteur privé, les autorités nigériennes viennent de finaliser un document sectoriel transport comportant une réforme en profondeur du secteur routier.

Conscientes de la situation de dégradation avancée du réseau routier (plus de 30 % dans un état qualifié de mauvais à très mauvais), conséquence de la situation de crise économique et financière du pays (les crédits alloués à l'entretien routier sont presque toujours inférieurs aux besoins), les autorités nigériennes ont, dans le document de réhabilitation des infrastructures de transport, mis l'accent sur deux principaux points à savoir :

- la privatisation de l'entretien routier qui conduira à terme à une amélioration de la qualité des travaux tout en réduisant leurs coûts ;
- la mise en place d'un mécanisme de financement pérenne de l'entretien routier en associant au processus les opérateurs et les professionnels du secteur.

Du reste, ces réformes vont dans le sens des quatre composantes du message de l'Initiative de Gestion Routière (IGR) de la Banque mondiale.

Habibou HALI MAHAMANE - ANRET - Niamey

Dossier

QUELLE SORTIE DE CRISE POUR LES TRANSPORTS URBAINS A LIBREVILLE ?

Depuis plus d'une décennie les librevillois éprouvent des difficultés pour leurs déplacements, à cause en partie de l'inexistence de société de transport en commun. Depuis la disparition de la SOTRAVIL (la société de transport en commun), les pouvoirs publics se perdent dans des promesses de mise en place d'une entreprise de transport, qui tarde à voir le jour.

En attendant, la mobilité des librevillois est sans cesse croissante. En effet, entre 1990 et 1996, l'augmentation de la population de Libreville peut être estimée à 17 %. Parallèlement, si en 1990, la mobilité pouvait être estimée à environ 580 000 déplacements/jour, aujourd'hui, pour une population de 420 000 habitants, elle est d'environ 695 000 déplacements quotidiens, dont 84 % de mouvements pendulaires. De plus, 65 % des ménages, sinon un peu plus, peuvent être considérés comme des captifs des transports collectifs. Les 35 % restants ont le choix entre la voiture particulière et les taxis.

Face à cela, on note une offre de transport déficiente. En effet, la voirie de Libreville longue de plus de 400 km est, en grande partie dégradée, mais aussi insuffisante ; le transport public est inexistant, sauf cas exceptionnel, pour les élèves de quelques lycées et collèges de la place ; le transport, urbain de personnes est assuré par le secteur privé (taxis, taxis-bus) et quelques clandestins à la périphérie . Au total, environ 300 000 déplacements/j sont assurés par ces différents moyens de transport. Autrement dit, quelques 395 000 autres déplacements/j ne le sont pas.

Par ailleurs, le système de tarification semble fantaisiste. Le tarif de 100 F CFA le déplacement n'ayant pas varié depuis près de deux décennies, les transporteurs ont pris l'habitude de sectionner les trajets, obligeant ainsi les usagers à emprunter plusieurs taxis ou à proposer deux à trois fois, voire plus, le tarif normal d'un trajet (100 F CFA).

Cette situation s'explique par deux principaux facteurs.

1) Une organisation urbaine engendrant de nombreux déplacements : non seulement Libreville s'étend aujourd'hui le long du *como* sur 30 km et dans l'hinterland, sur près de 15 km mais encore, il s'est développé une disparité dans la localisation des activités et des hommes, et une occupation ségrégative de l'espace résidentiel.

2) Une politique de transport urbain inexistante :

* depuis les grands travaux de 1977 pour l'organisation de la conférence l'O.U.A. (Organisation de l'Unité Africaine), le réseau de voirie n'a pas connu d'extension notable. En moyenne, 90 km de voies sont reprofilés et 7 km bitumés par an. Ce qui signifie que la priorité est donnée à l'entretien qu'à la construction de nouvelles voies ;

* la non prise en compte des autres modes de transport dans une véritable politique de transport urbain ;

* le renchérissement du coût de déplacement et l'augmentation des charges d'exploitation.

Que faire devant une telle situation de crise des transports urbains ?

Il faut tout d'abord noter que, malgré leur efficacité actuelle, l'on ne peut se résoudre à laisser aux taxis le monopole du transport urbain dans les conditions présentes : absence de service public, strict choix d'itinéraires rentables, vétusté des véhicules et problème de sécurité.

Par ailleurs, l'un des problèmes immédiats à résoudre reste celui de la tarification du transport urbain par taxis. Même si le sujet paraît tabou, il faut aujourd'hui discuter de l'opportunité de modifier ou non les tarifs des courses, en partant sur des bases concrètes qui prennent en compte les charges et recettes des transporteurs.

L'objectif majeur de toute politique de transport urbain étant d'assurer pour le plus grand nombre, la possibilité d'accéder aux opportunités offertes par la ville, l'urgence aujourd'hui à Libreville passe par :

(i) une agglomération mieux structurée,

(ii) une voirie hiérarchisée pour améliorer le fonctionnement de l'agglomération,

(iii) une prise en compte de tous les modes de transport ;

(iv) une coordination de l'ensemble par une réglementation des transports (textes juridiques), une intégration de leur fonctionnement (coordination des itinéraires et horaires) et une intégration des équipements pour favoriser et améliorer les correspondances.

Dieudonné MADEBE - Université de Libreville - Gabon

La survie des *ECHOS DU SITRASS* dépend de l'envoi régulier d'articles par chacun des membres du réseau. Pensez à faire vivre cet outil d'information qu'ensemble nous avons mis en place !