

# Retour d'expérience sur l'élaboration des premiers SUMP MobiliseYourCity /23 Octobre 2019/

Groupe informel de réflexion animé par CODATU avec ses partenaires :

Patrice Berger et Thibaut Descroux (UrbaLyon), Thierry Goin (CEREMA), Marie Dols (consultante), Philippe Bossuet (SYTRAL), Jean-Jacques Helluin, Mael Martinie, Sofia Martin, Antoine Clémot (CODATU)

## Le partenariat MobiliseYourCity

Initié lors de la COP21, le partenariat MobiliseYourCity ambitionne d'accompagner les gouvernements locaux et nationaux des villes et pays en développement et en transition dans la planification de la mobilité urbaine afin de rendre les villes plus inclusives, agréables à vivre, d'améliorer leur attractivité économique et de diminuer leurs émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Les activités du secrétariat s'articulent autour de la mise en œuvre de deux outils:

- Le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (Sustainable Urban Mobility Plan – **SUMP**) à l'échelle locale.
- Une Politique Nationale pour le Mobilité Urbaine (National Urban Mobility Poly – **NUMP**) à l'échelle nationale

L'élaboration conjointe du cadre méthodologique de ces outils par les partenaires fondateurs de MobiliseYourCity doit permettre d'identifier un ensemble de projets intégrés qui répondent à leur cadre d'intervention et sont rassemblés au sein de plans d'actions réalistes et pragmatiques qui ont vocation à être mis en œuvre afin de transformer durablement la mobilité urbaine et de la rendre plus soutenable. Les partenaires du développement de MobiliseYourCity (en particulier l'AFD) peuvent ensuite financer tout ou partie de ces plans d'action.

Le partenariat s'est basé sur le travail de la Commission Européenne (DG Move) sur la planification de la mobilité urbaine soutenable (les SUMP guidelines) pour étendre et adapter le concept des SUMP au contexte des pays du Sud dans le but d'accompagner les partenaires locaux et nationaux dans l'élaboration de SUMP/NUMP. Dans une perspective opérationnelle, le partenariat a développé des Termes de Référence (TdR) standard destinés à guider des en appui des villes/pays partenaires qui élaborent leur SUMP/NUMP. Pour plus de flexibilité (en fonction des besoins de chaque ville et du budget disponible), les TdR ont été découpés en modules.

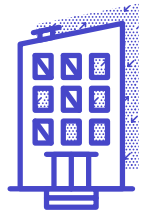
Le 17 novembre 2019, les SUMP de Yaoundé et Douala ont été officiellement présentés à Yaoundé lors de la 3ème Conférence MobiliseYourCity Afrique sur la Mobilité. Avec le SUMP de Santo Domingo, ce sont les premiers SUMP élaborés dans le cadre du Partenariat MobiliseYourCity.

Cette importante étape a été l'occasion de réunir un groupe de réflexion informel composé de différents partenaires (Agence Urbanimse, AOT, Consultants, Association) avec pour objectif de faire un premier retour critique sur le déroulement de leur élaboration et de proposer des pistes d'amélioration dans la perspective des SUMP à venir, en particulier sur le continent africain.



CODATU: Agir pour une mobilité soutenable dans les villes en développement

CODATU est une association de droit français qui anime un réseau international d'expertise sur les transports et la mobilité dans les villes des pays en développement



Les TdR standards de SUMPS ont été adaptés par le secrétariat de MYC en relation avec les deux Communautés Urbaines de Douala et Yaoundé, pour mieux correspondre au contexte des villes concernées. L'AFD a ensuite lancé un appel d'offre par ville pour élaborer les SUMP, appels d'offre qui ont été remportés par SYSTRA pour la ville de Douala et par un consortium composé de DVDH, Transamo et Transitec pour Yaoundé.

La comparaison de ces deux cas par le groupe de travail a permis de poser un premier diagnostic sur le déroulement de ces deux projets, de voir les difficultés rencontrées et de proposer des pistes d'amélioration.

### Principaux constats faits lors de la réunion :

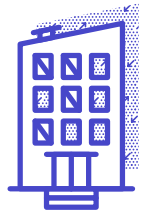
Importance de placer la maîtrise d'ouvrage (les communes, dans notre exemple avec le Cameroun) au centre du processus : ce sont elles qui doivent piloter le processus, avec l'appui des partenaires de MobiliseYourCity

- **Recommandation :** Lors de la rédaction des TdR, inscrire clairement le rôle des autorités locales responsables dans la Maitrise d'ouvrage et s'assurer de sa capacité de ces dernières pour pouvoir suivre ce processus.

Questionnement sur la pertinence de la réalisation d'enquêtes poussées de type Enquêtes Ménages Déplacements dans le cadre de la réalisation du projet en phase diagnostic : coûteuses en temps et en ressources, elles ne sont pas jugées systématiquement essentielles. La complexité de la structure des ménages dans les pays émergents ou en développement peut rendre le travail des enquêteurs complexe sur le terrain, au détriment de la fiabilité des résultats d'origine destinations

- **Recommandation :** Des enquêtes démographiques (avec taux de motorisation voiture et deux roues) peuvent être réalisées en fonction des enquêtes nationales déjà existantes. Elles sont à compléter par des enquêtes Origine Destination (de type enquête ménage simplifiée, ou enquête sur cordons routiers et enquêtes réseau TC) et un travail de terrain qualitatif de type socio-anthropologie urbaine pour mieux capturer les ressorts individuels et collectifs des comportements des personnes interrogées en matière de mobilité urbaine. Ces deux méthodologies peuvent être complémentaires et les enquêtes OD permettraient d'identifier rapidement les grandes masses de déplacements, et les enquêtes de type socio-anthropologique permettraient une approche plus locale, quoique longue à mettre en œuvre. Sur cette base une extrapolation à dire d'experts est envisageable afin de pouvoir estimer des tendances d'évolution. Les NUMP pourraient aider à faire évoluer les recensements nationaux déjà réalisés, en y intégrant la connaissance récurrente de la motorisation des ménages, voire même de leurs habitudes de déplacements domicile-travail quotidiennes au niveau national.

L'utilisation de modèles prédictifs de trafic pour tester et comparer des scénarios, souvent bâtis en amont à dire d'experts, est coûteuse en développement. A l'échelle d'une agglomération, elle s'avère souvent finalement limitée dans ses résultats (y compris en Europe d'ailleurs). Sous couvert d'une approche « scientifique », la technicité des modèles de déplacements peut même créer un décalage entre ses résultats et leur appropriation réelle par les techniciens et élus locaux, même si elle a le mérite de permettre des rendus cartographiques intéressants.



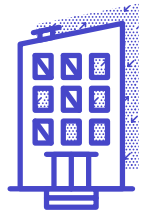
CODATU: Agir pour une mobilité soutenable dans les villes en développement

CODATU est une association de droit français qui anime un réseau international d'expertise sur les transports et la mobilité dans les villes des pays en développement

- **Recommandation :** Limiter le recours aux modèles, se baser sur l'observation et l'expertise des contreparties locales et des consultants (le dire d'expert). Le SUMP doit permettre d'identifier des « lignes fortes », concept qui permet de ne pas forcément orienter en amont le choix d'un mode plutôt qu'un autre, et d'utiliser les modèles dans un second temps, notamment lors des études de pré-faisabilité. Prenant compte la rapidité à laquelle les villes africaines évoluent, il paraît important de se concentrer seulement sur les grands corridors de transport. En effet la demande de détail trop précis empêche la mise en oeuvre de programmes. C'est pour cette raison que la définition d'axe structurants couplé à une relative marge de manœuvre quant à son évolution, paraît plus adapté au contexte de ville en forte croissance.

L'articulation transport-urbanisme est insuffisamment prise en compte. Le constat est fait que dans les pays du continent africain (à quelques exceptions près), les seuls documents réellement susceptibles d'être mis en œuvre sont les documents de planification des transport qui doivent donc jouer le rôle de locomotive. La question de l'opposabilité et la nécessité de hiérarchiser les documents de planification existants s'impose.

- **Recommandations :** renforcer la maîtrise d'ouvrage locale. Cependant, il est certain que l'opposabilité et la hiérarchisation des documents requiert un travail de fond qu'il est illusoire d'envisager dans le stricte cadre de l'élaboration d'un SUMP. De même, il faut réaffirmer ici l'importance de préparer la structuration institutionnelle et la gouvernance (dont les agences urbaines peuvent contribuer) pour renforcer la maîtrise d'ouvrage et lui donner un cadre d'action pour piloter la mise en œuvre des plans d'action des SUMP. Ainsi les schémas directeurs d'urbanisme des villes africaines, quand ils existent, devraient figurer dans les termes de référence du SUMP, même si leur application est faible. Le travail fait au niveau national (NUMP) peut/doit contribuer à donner un cadre législatif, juridique et des sources de financement.



CODATU: Agir pour une mobilité soutenable dans les villes en développement

CODATU est une association de droit français qui anime un réseau international d'expertise sur les transports et la mobilité dans les villes des pays en développement