PAUSE TECHNIQUE N°5

L'ESSOR DU TRANSPORT COLLECTIF URBAIN EN AFRIQUE

ANALYSE À L'AUNE DES PROJETS DE TRANSPORT PUBLIC DE MASSE 10 ANS APRÈS LA COP21

Julien ALLAIRE | Pablo SALAZAR-FERRO

octobre 2026 – version 2

TRANSITEC
La mobilité dans le bon sens

Auteurs

Julien ALLAIRE
Directeur des opérations internationales

Julien Allaire est titulaire d'un doctorat en économie appliquée de l'Université de Grenoble II. Sa thèse a porté sur les formes urbaines et la mobilité soutenable, en s'intéressant particulièrement aux villes chinoises. Ces dix dernières années, il a été impliqué auprès de nombreux décideurs publics africains pour définir et mettre en œuvre des politiques de mobilité urbaines. Il est intervenu également dans les démarches de planification de la mobilité urbaine durable dans les villes africaines (Yaoundé, Dakar, Sousse, Nouakchott, Maputo, etc.) et de la restructuration de réseau de transport public (Kigali, Ouagadougou, Kampala, etc.).

Pablo SALAZAR-FERRO
Expert international, spécialiste du transport public en Afrique

Pablo Salazar Ferro, urbaniste de l'Universidad Nacional de Bogota (UNAL) a réalisé une thèse de doctorat au Centre for Transport Studies de l'University of Cape Town (UCT) en Afrique du Sud sur les relations entre modes artisanaux et institutionnels des systèmes de transport public de plusieurs villes du Sud dans le cadre de mise en place de projets de BRT. Il est intervenu ces dernières années en tant que chef de projet sur des études de planification de la mobilité urbaine soutenable à Dakar, Cusco, Antananarivo ainsi que sur des restructurations de réseaux de transport public (Ouagadougou, Abidjan, etc.) et de réforme du transport artisanal (Abidjan, Yaoundé, Dodoma, etc.).

Les auteurs ont bénéficié de l'appui de **Simon LE GALL** et **Ikram YOUSFI**, consultant·e·s à Transitec pour réaliser cette analyse.

Pour citer cette publication : Allaire J., Salazar Ferro P. (2026). L'essor du transport public urbain en Afrique. Pause Technique n°5 – v2, Transitec, 20p.

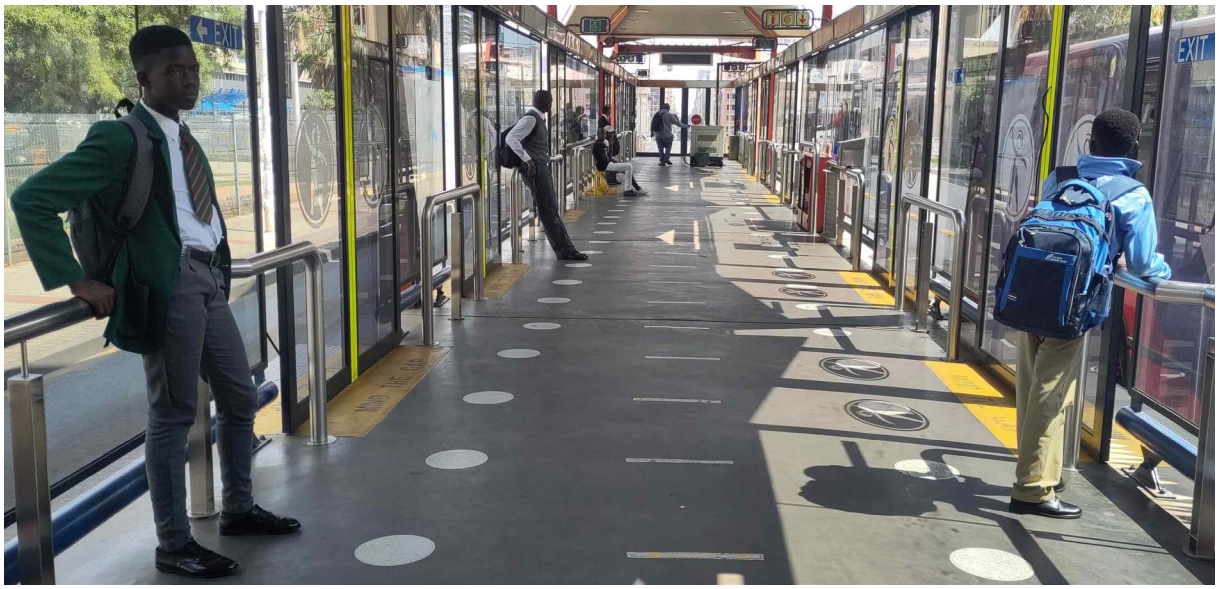
Résumé

Transitec a analysé l'essor du transport collectif urbain en Afrique. D'ici 2050, la population urbaine du continent devrait doubler pour atteindre environ 1,4 milliard d'habitants, ce qui impose de structurer rapidement des systèmes de mobilité efficaces afin d'accompagner cette urbanisation et de limiter la dépendance à la voiture individuelle. Face à ce défi, plusieurs évolutions positives sont observées depuis une dizaine d'années: de nombreuses villes mettent en place des autorités organisatrices de la mobilité, développent des plans de mobilité urbaine, intègrent progressivement le transport artisanal et améliorent la performance des réseaux existants. L'électrification des flottes et le développement de partenariats public-privé participent également à la modernisation du secteur.

Transitec a souhaité mesurer la dynamique de développement des transports publics à l'aune de la réalisation de systèmes de transport de masse, en faisant état des projets en exploitation, en construction et à l'étude. Au premier janvier 2025, un peu plus de 1 000 km d'infrastructures sont en service, dominés par les modes ferrés (tramways, métros et trains suburbains). D'ici 2035, ce chiffre devrait doubler en considérant notamment un fort développement des systèmes de bus (BRT et BHNS), moins coûteux et plus rapides à déployer, qui connaissent une forte croissance.

Malgré cette dynamique, le niveau d'équipement reste globalement insuffisant au regard de la croissance démographique. L'indicateur RTR (kilomètres de transport de masse par million d'habitants) montre que l'Afrique ne fait que maintenir un niveau faible d'équipement, loin des standards internationaux. Une grande majorité des villes, y compris certaines mégapoles, ne disposent toujours pas de projets structurants.

En conclusion, les auteurs soulignent trois priorités : poursuivre les investissements dans les villes déjà équipées pour éviter la saturation, accélérer le lancement de projets dans les grandes agglomérations encore en retard, et anticiper la croissance des villes intermédiaires en les structurant dès aujourd'hui autour de transports collectifs performants.



BRT de Johannesburg, station Rea Vaya (2024) ©Transitec

Table des matières

1. L'accélération de l'urbanisation africaine 6

2. Une prise de conscience encourageante 7

2.1 Une multiplication des projets 12

2.2 Un équipement en transport de masse encore faible 13

2.2.1 RTR : des tendances variables dans les "agglomérations pionnières" 15

2.2.2 RTR : un taux d'équipement trop faible à l'échelle du continent 16

3. Pour aller plus loin, trois dynamiques à encourager 17

Métro du Caire (2025) ©Transitec

1. L'accélération de l'urbanisation africaine

Selon un récent rapport de l'OCDE , le nombre de citadins africains devrait doubler d'ici 2050 et passer de 700 millions à 1,4 milliard. En 25 ans, les villes absorberont 80% de cette croissance démographique; et au mitan du siècle, deux Africains sur trois vivront en milieu urbain. Cette transition est un véritable défi pour les gouvernements nationaux et locaux du continent; mais elle doit également être vue par les dirigeants africains comme une formidable opportunité pour bâtir des villes soutenables.

Dans cette perspective, le développement de systèmes performants de mobilité urbaine est un enjeu majeur. Les villes se construisent autour des modes de transport dominant leur phase de croissance rapide. Pour s'inscrire dans une trajectoire soutenable, les villes africaines doivent pouvoir, en quelques décennies, structurer rapidement un système de transport efficace qui servira d'armature à leur croissance urbaine.

Si l'on regarde la tendance sur les dix dernières années, on observe des perspectives encourageantes. Toutefois, les innovations techniques et organisationnelles doivent se diffuser plus rapidement pour répondre aux enjeux.

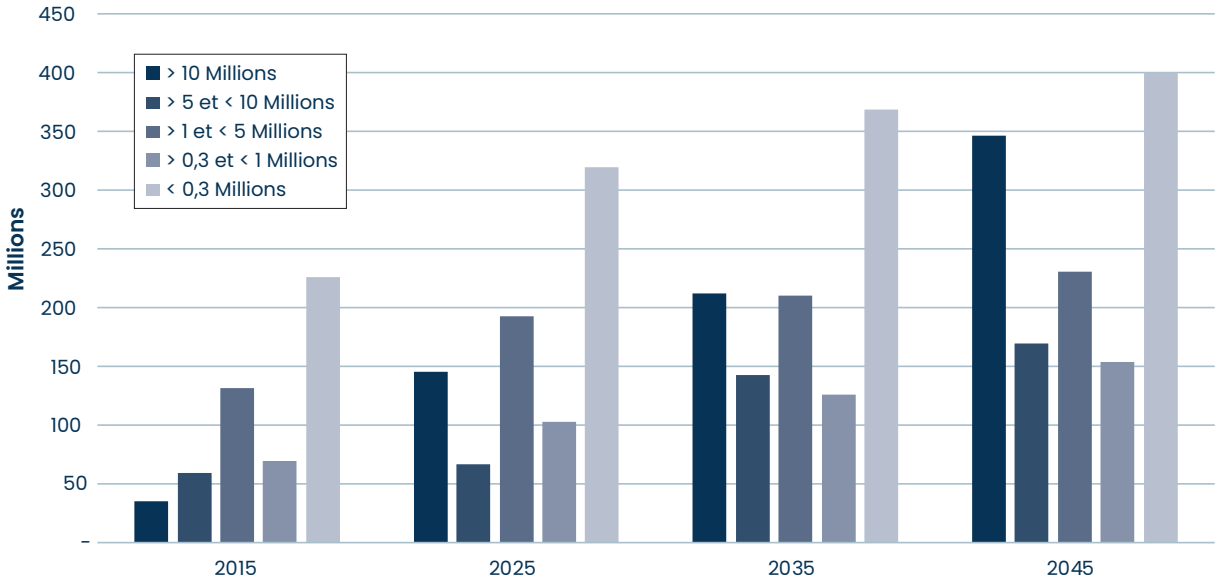


FIG. 1 POPULATION URBAINE EN AFRIQUE EN FONCTION DE LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION
source : africapolis.org

TRANSITEC

2. Une prise de conscience encourageante

Le continent africain connait une accélération de la motorisation individuelle qui se traduit par une congestion chronique dans les principaux pôles urbains. Pour répondre à cette dynamique, de nombreuses villes ont mis en place des politiques publiques destinées à améliorer les conditions de mobilité. A l'échelle du continent, on constate ainsi six tendances fortes :

L'ÉMERGENCE D'AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ

De nombreuses agglomérations se sont dotées d'Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). A l'image de l'AMUGA à Abidjan ou de l'AMT à Maputo, ces institutions ont vocation à planifier la mobilité urbaine à l'échelle métropolitaine, à développer les projets structurants, et à règlementer les services de transport public. Les capitales qui, actuellement, peinent à définir une stratégie de mobilité urbaine mettent en place des institutions dédiées efficaces. Une dynamique locale pourrait voir le jour rapidement.

LE RENOUVEAU DES DÉMARCHES DE PLANIFICATION

Le nombre d'aires métropolitaines disposant de documents de planification récents a fortement augmenté depuis dix ans. Le programme MobiliseYourCity, notamment, a ainsi permis à une quinzaine de métropoles de conduire une démarche de planification, permettant d'anticiper les évolutions de la demande de mobilité dans les 10 ans à venir et d'identifier dans une approche multimodale concertée des projets et des mesures permettant de faire face à la croissance urbaine et à la motorisation des ménages.

LA PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT ARTISANAL

De plus en plus de ministères et d'AOM développent une nouvelle approche vis-à-vis du transport artisanal. Après avoir longtemps négligé le rôle de ces services de transport qui répondent, tant bien que mal, aux besoins de déplacements des populations, de nouvelles dynamiques sont observables. Elles sont portées par des AOM ou par des agences de régulation nationales – LATRA en Tanzanie par exemple – et ont vocation à encourager la professionnalisation des opérateurs, la réorganisation des gares routières, la restructuration des réseaux et le renouvellement du matériel roulant.

LA RECHERCHE DE PERFORMANCE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC

Les réseaux de transport public institutionnel dans les grandes agglomérations connaissent actuellement une période favorable. De nombreux opérateurs ont bénéficié d'investissements publics pour renouveler leur flotte de matériel roulant. Dans différents pays – du Maroc au Rwanda –, le modèle de partenariat avec les acteurs privés évolue pour améliorer la qualité de service. Premières victimes des embouteillages, les opérateurs de transport public voient leurs résultats se dégrader très rapidement dès lors que les vitesses commerciales diminuent. Plusieurs agglomérations cherchent ainsi à favoriser la performance des réseaux de bus par des mesures de gestion de la circulation. Ecofleet à Kigali ou le CETUD à Dakar, avec le projet de Restructuration du Transport Collectif (RTC), sont à l'avant-garde en la matière.

L'ÉLECTRIFICATION DES FLOTTES DE VÉHICULES COMME CATALYSEUR DU CHANGEMENT

Plusieurs pays africains tentent de renouveler leur matériel roulant en encourageant l'électrification de la flotte. En Afrique de l'Est, en Egypte ou en Afrique du Sud, des centaines de bus électriques ont été acquis au cours des dernières années. Cette tendance, encouragée par la guerre au Moyen-Orient, devrait contribuer à la modernisation de l'offre de transport public tout en réduisant les émissions de polluants.

LE DÉVELOPPEMENT DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DE MASSE

Enfin, plusieurs capitales ont fait le choix d'investir dans des systèmes de transport public capacitaire pour répondre aux besoins grandissants de déplacement des populations. Les projets les plus emblématiques étant le BRT-Lite de Lagos, le Rea Vaya de Johannesburg, et plus récemment, le BRT de Dakar, mis en service en 2024.

Mais d'autres vont suivre d'Abidjan au Caire, en passant par Dar Es Salaam ou Addis Abeba, de nombreuses métropoles sont actuellement en chantier et espèrent rapidement l'ouverture de nouveaux systèmes de BRT ou de métro… Ailleurs des dizaines de projets sont à l'étude comme le montrent les Figure 2 et Figure 3.

Toutes ces nouvelles sont réjouissantes pour les villes africaines : une modernisation des systèmes de transport public est enclenchée. Mais étant donnée la dynamique de croissance urbaine, est-elle suffisante pour faire face à l'urbanisation rapide du continent ?

RECENSEMENT DES TRANSPORTS DE MASSE EN AFRIQUE

Les Figure 2 et Figure 3 présentent le résultat d'un recensement réalisé par Transitec en 2024 des projets de transports en masse sur le continent africain. Ce recensement prenait en compte le mode de transport déclaré, la longueur des voies réservées et le stade d'avancement du projet (en service, en construction ou à l'étude).

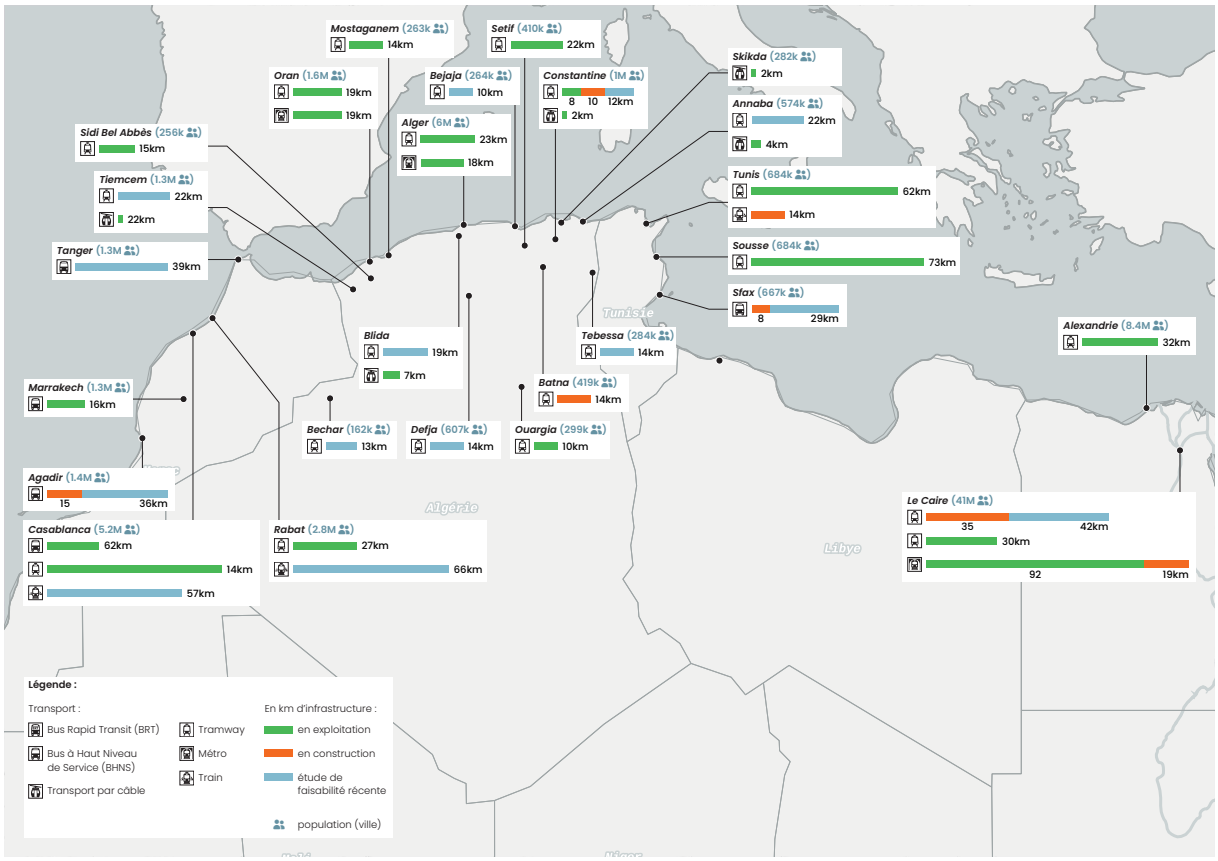


FIG. 2 LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE MASSE EN AFRIQUE DU NORD EN 2025

TRANSITEC

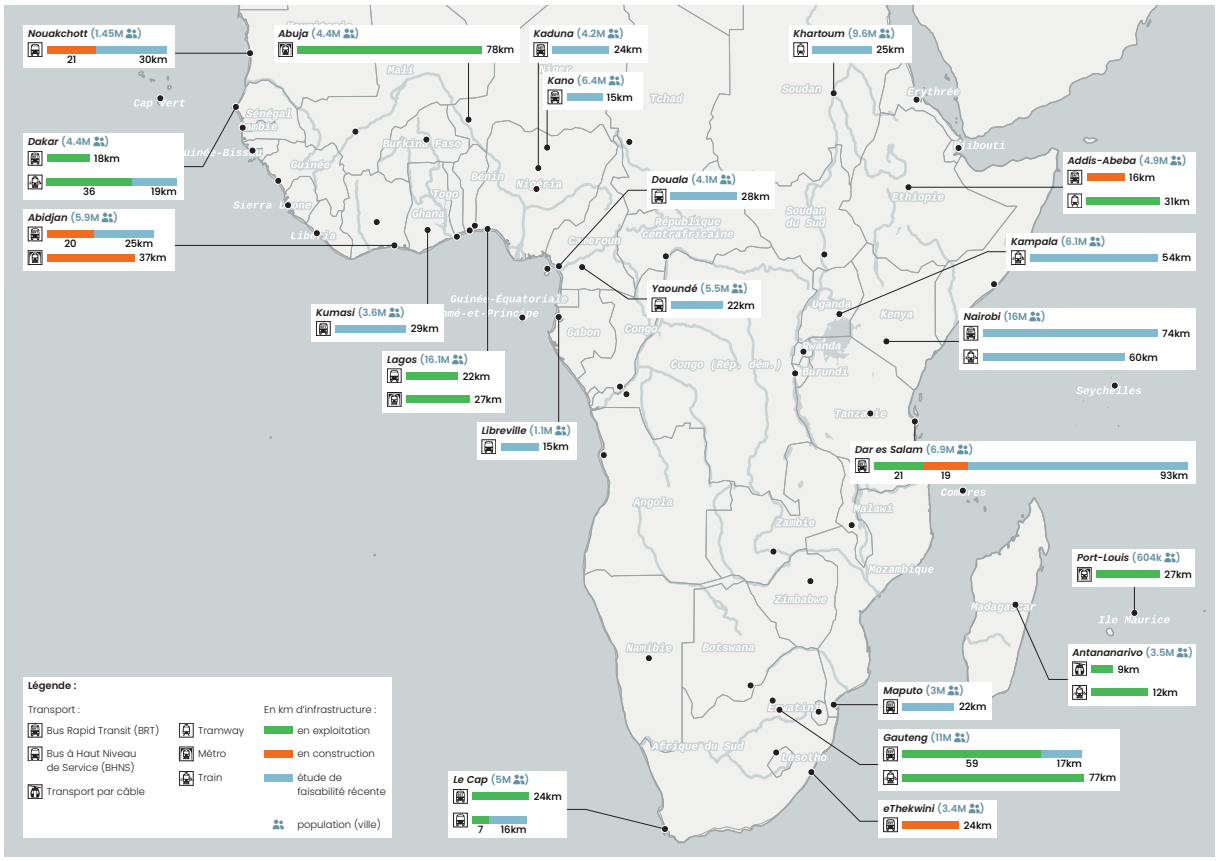


FIG. 3 LES SYSTÈMES DE TRANSPORT DE MASSE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE EN 2025

TER de Dakar (2026) ©Transitec

TRANSPORT DE MASSE : UNE TENTATIVE DE DEFINITIONS

Tous les systèmes de transport de masse on des caractéristiques techniques (capacité, fréquence, vitesse, espace nécessaire, coût, etc.) qui définissent leur zone de pertinence en fonction de la demande, du contexte urbain, de la géographie et des ressources financières mobilisables.

Le **rail suburbain** est un système ferroviaire qui relie les centres-villes à leurs périphéries. Il utilise des lignes ferroviaires préexistantes modernisées parfois partagées avec d'autres trains (fret, régionaux, nationaux). Mais il peut aussi se développer sur de nouvelles infrastructures. Les arrêts sont plus espacés que sur une ligne de métro ou de tramway, ce qui permet des vitesses plus élevées. Avec une capacité de 10'000 à 30'000 passagers par heure et par sens (pphpd), il sert principalement aux déplacements pendulaires quotidiens entre les zones résidentielles périurbaines et les pôles d'emplois urbains, ou bien entre deux centralités urbaines. Exemples africains : TER de Dakar, Train de Banlieue de Tunis, Gautrain dans le Gauteng.

Le **métro** est un système de transport en commun lourd, circulant généralement en souterrain ou sur viaduc. Cette séparation permet une grande rapidité, une forte fréquence et une très haute capacité voyageurs : de 20'000 à 60'000 pphpd. Le métro est particulièrement adapté aux grandes agglomérations où la densité de déplacements rend nécessaire un mode rapide, fiable, et intensif. Exemples africains : métro d'Alger, métro du Caire.

Le **tramway** est un mode de transport urbain circulant en surface, sur des voies dédiées ou en mixité partielle avec la circulation routière. Il offre une capacité entre 2'000 et 8'000 pphpd selon la longueur des rames, avec une bonne accessibilité et un confort élevé. Son intégration à l'espace public et son impact sur l'aménagement urbain en font souvent un outil de transformation des quartiers traversés. Exemples africains : tramway de Casablanca et Rabat, métro léger de Tunis.

Le **Bus Rapid Transit (BRT)** est un système de bus très capacitaire reposant sur une infrastructure pensée pour offrir des performances comparables à celle d'un métro (10'000 à 30'000 pphpd). Il combine voies réservées, priorité aux feux (voire viaducs aux intersections), stations aménagées et matériel roulant capacitaire. Son objectif est de fournir un service rapide, régulier, et attractif avec une flexibilité supérieure et un coût de réalisation inférieur à ceux d'un métro ou d'un tramway. Exemples africains : BRT du Cap, BRT de Dakar…

Le **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** est un système de transport par bus moins capacitaire que le BRT (3'000 à 8'000 pphpd) qui a ses caractéristiques propres. Il comprend généralement des couloirs réservés sur une majeure partie du tracé, une priorité aux carrefours, une offre fréquente, une information en temps réel et un matériel roulant moderne. Moins lourd en infrastructure qu'un BRT, il vise néanmoins une nette amélioration par rapport à une ligne de bus classique, tout en évitant de générer des coupures urbaines comme peut le faire un BRT. Exemples africains : BRT-lite de Lagos, BHNS de Casablanca, BHNS de Nouakchott.

Le **Transport Par Câble (TPC)** est un téléphérique urbain adapté aux déplacements intra-urbains, utilisé notamment lorsque des obstacles naturels ou des contraintes d'espace rendent coûteux ou complexes l'impantation de modes terrestres. Régulier et peu sensible à la congestion routière, il permet une circulation continue de cabines avec une empreinte au sol limitée. Il offre des capacités de l'ordre de 2'000 à 5'000 pphpd. Exemples africains : Alger, Antananarivo.

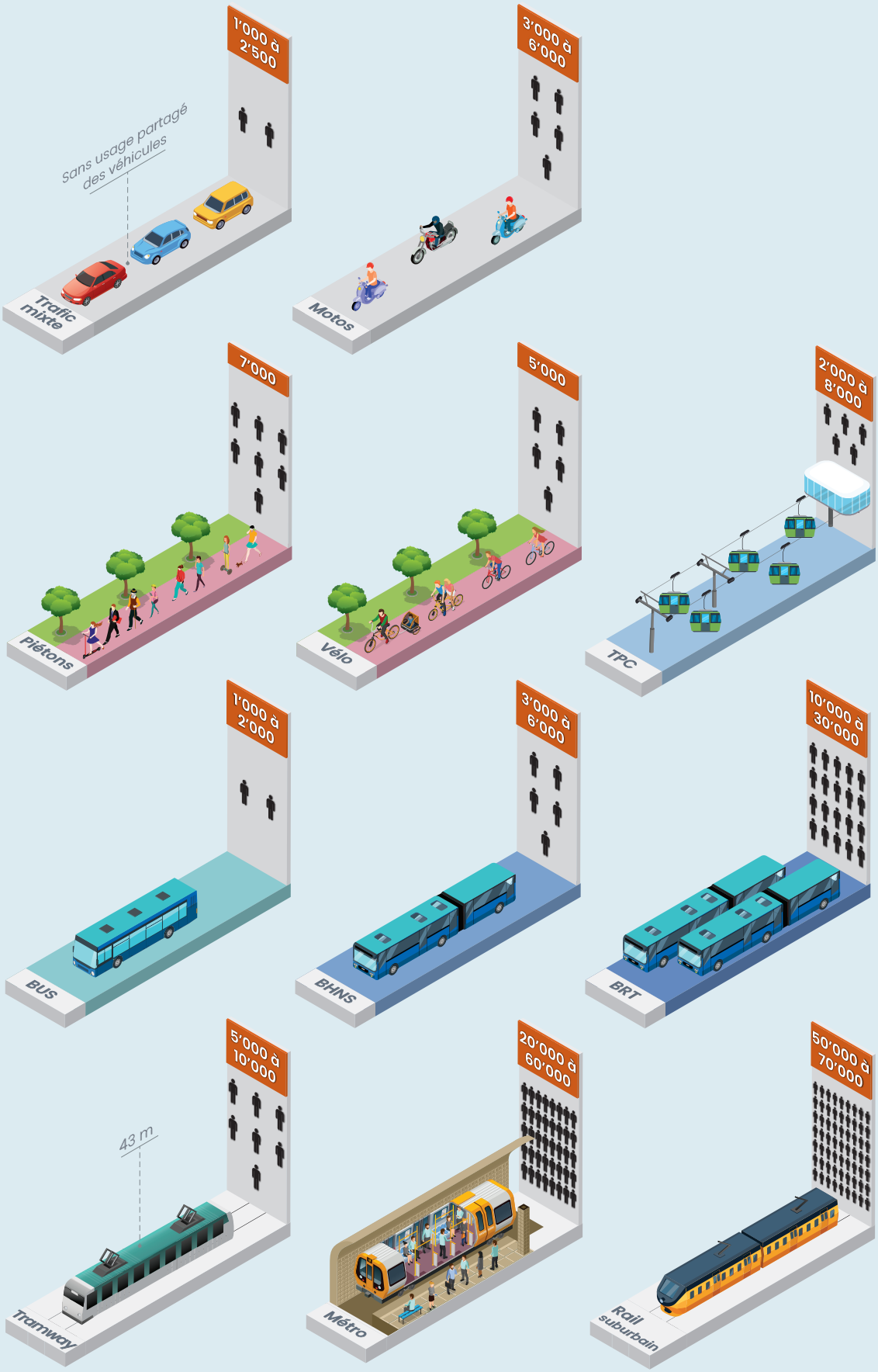


FIG. 4 CAPACITÉ D'ÉCOULEMENT THÉORIQUE D'UNE VOIE MODALE (EN PERSONNES TRANSPORTÉES PAR SENS SUR 1H)

2.1 Une multiplication des projets

Pour savoir si la dynamique de développement du transport public est suffisante pour faire face à l'urbanisation rapide du continent, Transitec a réalisé un recensement des systèmes de transport de masse en service, en construction et à l'étude. Au 1er janvier 2025, un peu plus de 1'100 km d'infrastructures de transport de masse étaient en exploitation. Les systèmes ferrés dominaient largement ce recensement : le tramway, particulièrement présent en Afrique du Nord (Maroc, Algérie, Tunisie), compte pour 35% du linéaire total ; les lignes de métro (19%) sont concentrées dans un faible nombre d'agglomérations (Alger, Abuja, Le Caire et Lagos) ; plusieurs trains suburbains (24%) sont également en exploitation en Tunisie, en Afrique du Sud et à Dakar.

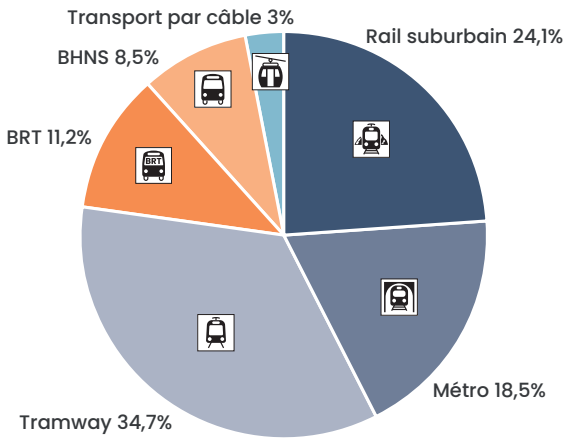


FIG. 5 NOMBRE DE KILOMÈTRES D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE MASSE EN EXPLOITATION EN 2025

Les lignes de "Bus Rapid Transit" qui ont vocation à transporter dans des bus autant de passagers qu'un métro, grâce à un corridor aménagé, ne représentent à l'heure actuelle que 11% du linéaire. Réputés plus rapides à mettre en œuvre car ils ont l'avantage de mobiliser moins de capital par rapport au nombre de passagers transportés, les BRT connaissent néanmoins une croissance rapide sur le continent.

Les premiers systèmes de BRT ont été mis en service en Afrique du Sud en 2009 à Johannesburg et au Cap en 2011 ; puis vinrent celui de Dar Es Salaam inauguré en 2016 et le BRT de Dakar (dont la flotte de bus articulés est 100% électrique), inauguré en janvier 2024 sur une longueur de 18 km. Plus de 190 km de BRT étaient en cours de construction au début de l'année 2025 (à Abidjan, Le Caire, et Addis Abeba notamment). On comptait également 336 km d'infrastructures de BRT à l'étude (à Kano et Kaduna au Nigéria, Douala et Yaoundé au Cameroun, Maputo au Mozambique notamment).

Enfin, les lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) – selon l'expression française consacrée – moins capacitaires puisqu'elles visent à accueillir dans des bus presque autant de passagers qu'une ligne de tramway, représentent 8,5% des km de transport de masse. En 2025, on comptait 36 km de BHNS en construction (à Nouakchott et Casablanca) et 122 km à l'étude.

Ainsi, dans les années à venir, les modes ferrés pourraient être rattrapés par les systèmes bus (BRT et BHNS) qui compteront deux fois plus de linéaire qu'aujourd'hui (voir Figure 6). Ils continueront néanmoins à transporter davantage de passagers du fait de leur plus grande capacité.

Les gouvernements investissent avec l'appui de leurs partenaires financiers (la Banque mondiale, l'Agence Française de Développement et la Banque Africaine de Développement essentiellement) dans le développement des réseaux de transport de masse. Début 2025, les projets en construction représentent un investissement total d'environ 3 milliards d'euros auxquels s'ajoutent 2,5 milliards d'euros supplémentaires d'investissement pour les projets à l'étude. C'est une excellente nouvelle. Mais à quel point ces projets suffiront à répondre aux besoins de déplacement des populations ?

"Début 2025, les projets en construction représentent un investissement total d'environ 3 milliards d'euros auxquels s'ajoutent 2,5 milliards d'euros supplémentaires d'investissement pour les projets à l'étude."

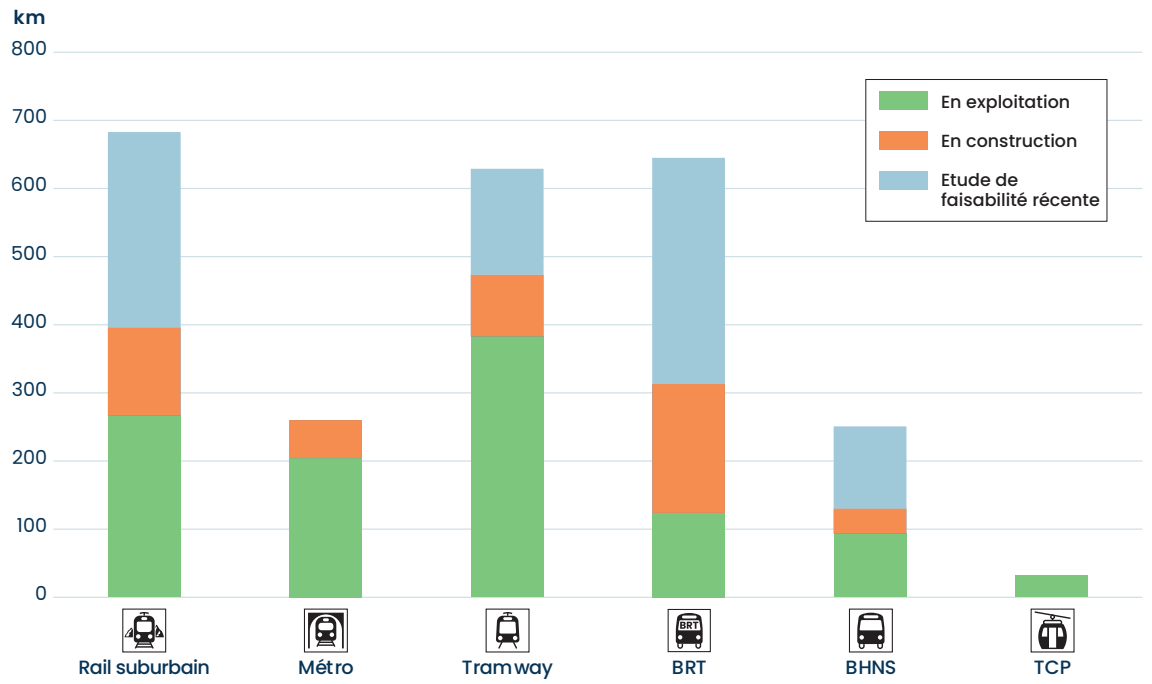


FIG. 6 KILOMÈTRES D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE MASSE EN EXPLOITATION ET EN PRÉPARATION SUR LE CONTINENT AFRICAIN EN 2025

2.2 Un équipement en transport de masse encore faible

Afin d'aller plus loin dans l'analyse, nous proposons d'étudier le ratio "Rapid Transit to Resident" (RTR)[1] qui propose tout simplement de considérer le nombre de kilomètres de transports de masse pour 1 million d'habitants au sein d'une agglomération[2].

Cet indicateur a été utilisé en 2014 dans une publication réalisée par l'Institut pour des Politiques de Transport et de Développement (ITDP) et l'Université UC Davis pour promouvoir, avant la COP21, un scénario ambitieux en matière de transport urbain : le "High Shift Scenario"[3]. Il identifiait la situation en 2010 pour les villes de plus de 300 000 habitants de tous les continents, et les cibles à atteindre dans un scénario où les Etats mettraient tout en œuvre pour rejoindre des niveaux d'équipement en transport public répondant aux meilleurs standards internationaux.

Grâce à un investissement massif dans les transports publics (BRT, métro, tramway, etc.) et des pistes cyclables, les auteurs montraient qu'il était possible d'économiser plus de 100 000 milliards de dollars en capitaux publics et privés et en coûts d'exploitation des transports urbains d'ici 2050, et d'éliminer environ 1,7 gigatonne de dioxyde de carbone (CO_2) par an, soit une réduction de 40% des émissions liées au transport urbain de passagers, d'ici 2050.

Comme le montre la Figure 7, toutes les régions du monde devaient développer leurs réseaux de transport de masse pour permettre à leurs citadins de ne pas être dépendants de véhicules particuliers émetteurs de CO_2. En Afrique, en 2010, le ratio RTR était de 2,9. Le scénario au fil de l'eau prévoyait d'atteindre 4 d'ici 2050. Dans le cas du "High Shift Scenario", l'objectif était d'atteindre 19.

1 *Rapid Transit Database - Institute for Transportation and Development Policy*
2 *Agglomération de minimum 500'000 habitants*
3 *(99+) A Global High Shift Scenario : Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use*

Rapid Transit to Resident Ratio	2010					2050	
	BRT	Metro	Tram / LRT	Commuter Rail	**Total**	**Baseline Total**	**High Shift Total**
USA / Canada	0.4	5.4	5.1	21.0	**31.9**	**30.7**	**60.5**
Mexico	2.5	2.2	0.7	0.3	**5.7**	**8.7**	**35.2**
OECD Europe	0.4	7.5	20.0	56.2	**84.2**	**84.4**	**117.8**
OECD Pacific / other	0.9	7.8	2.6	66.6	**78.0**	**81.0**	**106.6**
Non-OECD Europe	0.0	2.1	39.7	3.2	**450**	**50.8**	**79.9**
Russia	0.0	4.6	34.8	4.7	**44.1**	**51.0**	**77.8**
China	0.8	3.4	0.4	0.1	**4.7**	**7.6**	**43.3**
India	0.3	0.7	0.2	4.1	**5.3**	**6.1**	**37.5**
Other Asia	0.5	1.0	1.1	2.2	**4.8**	**5.1**	**19.3**
Middle East	0.8	2.2	0.2	0.2	**3.4**	**5.2**	**30.9**
Africa	0.2	0.2	0.5	1.9	**2.9**	**4.0**	**19.0**
Brazil	1.7	2.0	0.0	4.4	**8.0**	**10.8**	**32.4**
Other Latin Am. /Carrib.	1.4	1.1	0.2	8.2	**11.2**	**13.2**	**32.4**

RTR Ratio 2014 and High Shift Scenario: Km per million residents by mode and region (averaged over all cities over 300,000 population)

FIG. 7 RATIO RTR PAR RÉGIONS DU MONDE EN 2010 ET EN 2050 SELON LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS
source : ITDP & UC Davis

BHNS de Nouakchott (2026) ©Transitec

TRANSITEC

2.2.1 RTR : des tendances variables dans les "agglomérations pionnières"

Afin de projeter la dynamique en cours à partir du recensement réalisé, nous avons considéré que les projets en construction seront tous opérationnels en 2030, et que tous ceux à l'étude seront mis en service avant 2035. Cela nous a permis de construire les courbes de ratio RTR pour les métropoles ayant *a minima* un projet de transport de masse. En tenant compte de la dynamique démographique, les ratios RTR peuvent évoluer à la baisse dans des agglomérations qui ne maintiennent pas leur investissement dans des projets de transport de masse. A l'inverse, certaines villes montrent un taux d'équipement en hausse sur la décennie.

Si l'on regarde de plus près les dynamiques dans les villes ayant des systèmes de transport de masse en service ou en projet, on constate différentes tendances :

- Le Maghreb se distingue par un taux d'équipement élevé en 2025… mais, à l'exception notable de Casablanca et de Rabat, le niveau d'investissement ne permet pas dans la plupart des grandes agglomérations de stabiliser ou d'augmenter le ratio RTR du fait de la croissance démographique.
- Les projets dans les villes de taille plus modestes (à Agadir, Constantine, Nouakchott, etc.) devraient permettre d'atteindre très vite de bon niveau d'équipement. Ces villes sont ainsi sur une tendance très favorable pour permettre de structurer leur croissance urbaine autour des corridors de BHNS ou de tramway.
- Plusieurs grandes agglomérations (Dakar, Alger, Gauteng par exemple) qu'on pourrait considérer comme pionnières, étant donné leur niveau d'équipement en 2025 risquent de connaitre une baisse du ratio RTR, du fait de la croissance démographique envisagée.
- Certaines agglomérations subsahariennes ont clairement pris une dynamique de rattrapage (Abidjan, Dar Es Salam, etc.). Elles risquent de rapidement dépasser le taux d'équipement des agglomérations pionnières.

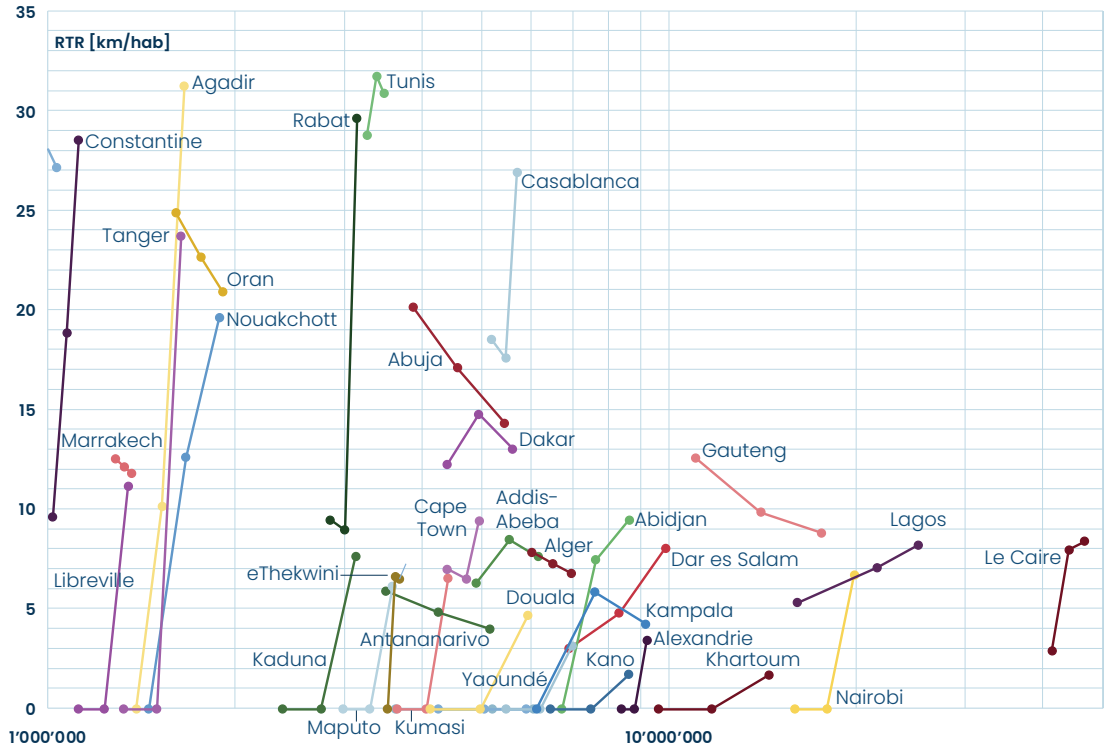


FIG. 8 RATIO RTR EN AFRIQUE 2025, 2030, 2035 SELON LE RECENSEMENT RÉALISÉ

2.2.2 RTR : un taux d'équipement trop faible à l'échelle du continent

Si l'on considère à présent l'ensemble des villes de plus de 300 000 habitants sur le continent[4], il apparaît que les nombreux projets de transport de masse présentés précédemment permettent d'inscrire l'Afrique dans une trajectoire plus ambitieuse que le scénario au fil de l'eau d'ITDP et UC Davis à la COP21. Dans une vision optimiste où tous les projets voient le jour, le continent parviendrait à tripler en 2035 le taux d'équipement en transport de masse observé en 2010[5], et à atteindre avant 2040 un RTR de 4.

Toutefois, ce résultat est insuffisant pour répondre aux besoins de mobilité urbaine. Il faudrait environ deux fois plus de projets à l'étude pour s'inscrire dans le "High Shift Scenario".

Ce retard de développement du transport de masse est largement dû aux villes qui ne disposent d'aucun projet. Sur la centaine d'agglomérations de plus d'1 million d'habitants que compte le continent, plus des deux tiers ne se sont pas encore donné les moyens d'investir dans les transports de masse.

Si 66% des 19 agglomérations de plus de 5 millions d'habitants n'avaient pas de ligne de transport en exploitation, en construction ou à l'étude ; seulement 21% des 87 agglomérations ayant entre 1 et 5 millions d'habitants étaient équipées ou avaient un projet. Ce ratio descend à 3% pour les 85 agglomérations ayant une population entre 0,3 et 1 million d'habitants.

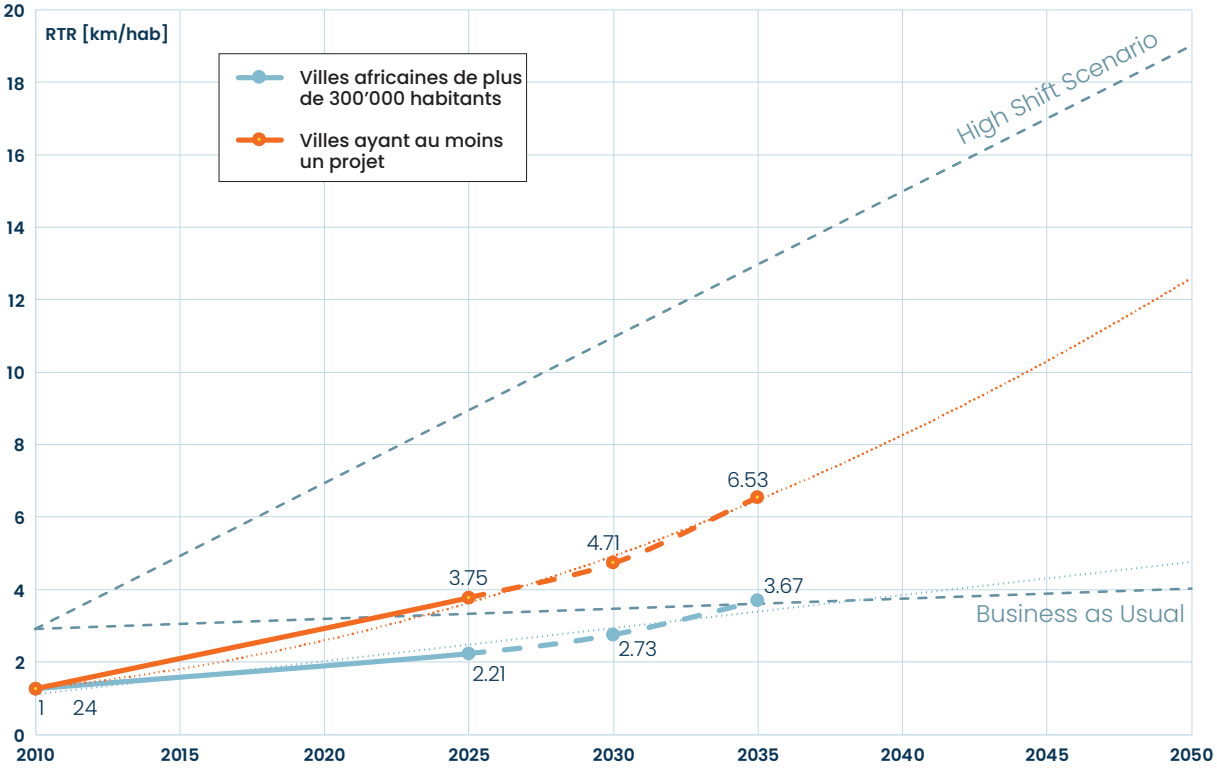


FIG. 9 RATIO RTR EN AFRIQUE DE 2010 À 2035 SELON LE RECENSEMENT RÉALISÉ

4 *Transitec a recalculé le ratio RTR à partir des données Africapolis. Ces données ont été établies sur des bases différentes de celles de UN-Habitat et respectent mieux la démographie des aires métropolitaines. Comme généralement, les villes ont davantage de population, le ratio RTR de base est même moins élevé en 2010.*

5 *Cette analyse dépend largement de la population prise en compte pour chaque agglomération de l'étude ITDP - UC Davis. Notre analyse s'appuie sur les données Africapolis.*

3. Pour aller plus loin, trois dynamiques à encourager

En conclusion, trois dynamiques différentes sont à encourager au regard de ces projets de transport de masse :

NE PAS RELÂCHER L'EFFORT

Tout d'abord, les villes qui disposent d'ores et déjà de système de transport de masse doivent poursuivre leurs efforts pour accroître la capacité de leurs systèmes de transport public, et ainsi éviter de subir des phénomènes de congestion chronique. Le RTR est un indicateur qui ne prend pas en compte la capacité des systèmes, et il ne permet pas de faire apparaître les niveaux de performance. A titre d'exemple, les projets tels que le tramway d'Addis Abeba, ou le BRT de Dar Es Salaam ont des niveaux de service trop faibles par rapport au montant investi dans les infrastructures. Il est donc important, même pour les villes qui ont amorcé le développement de leur réseau de transport de masse, d'œuvrer pour garantir un bon niveau de performance.

DONNER AUX AGGLOMÉRATIONS EN RETARD LES MOYENS DE PORTER DES PROJETS

Ensuite, sachant que ces projets nécessitent 5 à 10 ans pour être mis en œuvre, il est urgent pour des capitales telles que Kinshasa (12 M d'habitants), Luanda (10 M), Khartoum (9,6 M), ou Accra (5,4 M) de planifier des projets. Plusieurs de ces agglomérations ont fait récemment des annonces encourageantes ; mais le développement de projets viables dépend avant tout d'une maîtrise d'ouvrage solide qui :

- pilote des études de faisabilité selon des standards internationaux ;
- est en cohérence avec une planification multimodale de qualité ;
- dispose des financements nécessaires pour lancer la phase travaux ;
- identifie clairement un modèle économique pour la phase d'exploitation[6].

ANTICIPER LA CROISSANCE DES VILLES INTERMÉDIAIRES

Enfin, étant donnée la dynamique de croissance urbaine sur le continent, la planification des villes secondaires autour de systèmes de transport public capacitaires doit être considérée comme une priorité. Structurer ces villes autour d'un système de transport public fiable avant même qu'elles ne subissent la congestion permettra d'éviter une expansion spatiale incontrôlée générant une dépendance aux modes de transport individuels. Dans ces villes intermédiaires, plus que dans les grandes villes, l'intégration de ces projets de transport de masse dans une stratégie multimodale métropolitaine est un facteur clef de succès. La mise en place d'un schéma de gouvernance clair et d'outils de financement adapté sont, là encore, le socle d'une politique de mobilité et d'accessibilité urbaine garantie.

6 *Certaines capitales ont pu réaliser des études de faisabilité mais elles sont devenues obsolètes faute de volonté politique d'investissement.*

Bibliographie

- Replogle M. A., & Fulton L. M. (2014). A Global High Shift Scenario. Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use.
- Tsoekeo Amedokpo Y., Boutueil V. et Sempéré J.-F. (2026). V. Le renouveau des transports collectifs urbains en Afrique. L'économie africaine 2026 (p. 75-94). La Découverte.
- Alstom (2022). The role of Urban Rail in a Sustainable Africa (https://www.alstom.com/sites/alstom.com/files/2022/11/14/Alstom_Whitepaper_The_role_of_urban_rail_in_Africa_EN.pdf).

Les données concernant les projets de transport de masse ont été collectées sur différents sites internet au cours de l'année 2024. Les information ont été recoupées pour s'assurer de leur pertinence. Le niveau d'avancement des projets a été évalué en fonction de la connaissance des projets par les auteurs.

Si vous souhaitez apporter des informations complémentaires permettant de corriger d'éventuelles erreurs, nous vous remercions par avance de nous contacter à l'adresse paris@transitec.net

BRT de Dar es Salam (2026) ©Transitec

TRANSITEC

A propos de Transitec

Transitec Ingénieurs Conseils est une société de conseil indépendante, spécialisée dans les stratégies et les techniques de mobilité urbaine.

Historiquement active dans des contextes variés, Transitec a fait preuve d'adaptabilité et travaille sur des projets liés à la mobilité de l'échelle nationale à l'échelle de la rue. Nos interventions couvrent toutes les dimensions de l'ingénierie des transports urbains, de l'aménagement du territoire à la conception de l'espace urbain, jusqu'au suivi de la mise en œuvre sur le terrain.

Transitec possède une vaste expérience sur le continent africain où il intervient depuis une vingtaine d'années sur du conseil à l'élaboration de politique nationale, de la planification de la mobilité urbaine, de la restructuration de réseaux de transport public, des réformes du transport artisanal, de la planification des circulations, etc.

Contact : Julien ALLAIRE
Transitec Ingénieurs-Conseils
28 rue Ste-Foy | FR –75002 Paris
T +33 (0)1 43 48 36 59
paris@transitec.net

TRANSITEC
La mobilité dans le bon sens

Une société du groupe
Transitec Ingénieurs-Conseils SA
certifié

entreprise citoyenne GOLD
CERTIFIED BY EdelCert ISO 9001 ISO 14001
ASSESSMENT BY EdelCert ISO 9004 ★★★