Notes de l'Ifri

Le défi des mobilités urbaines en Afrique

Le cas du tramway d'Addis-Abeba

Clélie NALLET

Février 2018

ifri
Programme Afrique subsaharienne

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901). Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L'Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l'échelle internationale.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

ISBN : 978-2-36567-825-4
© Tous droits réservés, Ifri, 2018

Comment citer cette publication :
Clélie Nallet, « Le défi des mobilités urbaines en Afrique. Le cas du tramway d'Addis-Abeba », *Notes de l'Ifri*, Ifri, février 2018.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : Ifri.org

Auteur

Clélie Nallet est chercheur au programme Afrique subsaharienne de l'Ifri. Elle travaille sur les transformations socio-économiques africaines et les dynamiques urbaines. Diplômée d'un doctorat en science politique de Sciences Po Bordeaux, elle a consacré sa thèse à l'étude des « classes moyennes » éthiopiennes. Elle a mené de nombreuses enquêtes sur les niveaux/modes de vie, principalement à Addis-Abeba, Niamey et Kinshasa. Elle est également experte des enjeux relatifs au secteur privé dans les pays du Sud et a été rédactrice en chef adjointe de la revue *Secteur Privé & Développement*.

Résumé

Les villes africaines, de plus en plus peuplées et étendues, connaissent des transformations rapides et aiguës. Dans un même temps, les États africains ambitionnent de faire de leurs capitales les vitrines du dynamisme économique et de la modernité proclamés. L'étalement urbain et la massification des citadins génèrent d'importants défis. Celui de la mobilité est central, il est aussi social – hausse des besoins en mobilité des urbains, allongement des distances et difficultés d'accès à la ville – et économique – congestion, impact négatif sur l'activité et l'attractivité. Le tramway d'Addis-Abeba a été pensé pour apporter une solution de transport de masse vouée à relever ces défis. Après deux années d'activité et à l'heure où un nombre croissant de projets similaires sont en chantier/planification (métro d'Abidjan, TER de Dakar par exemple), cette note revient sur les enjeux du processus de planification du tramway d'Addis-Abeba et dresse un portrait des mobilités qu'il permet.

Sommaire

INTRODUCTION 5

MUTATIONS ET RÉINVENTION D'ADDIS-ABEBA 10

Addis-Abeba : vitrine et moteur de la croissance éthiopienne 10

Urbanisation et étalement de la capitale 13

Enjeux des mutations socio-spatiales 15

LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY :
CHEMINEMENT ET CONTROVERSES 17

Un réseau centré jusque récemment sur les transports motorisés ... 18

Vers des solutions de transport de masse :
une planification en tension 20

Quelle intégration des différents modes de transport dans la ville ? . 22

LE TRAMWAY AU QUOTIDIEN 25

Un tramway assez inclusif 26

Des usages variés 27

Des trajets longs et multimodaux 29

Satisfaction et représentations 32

CONCLUSION 35

Introduction

En septembre 2015, Addis-Abeba mettait en service le premier tramway d'Afrique subsaharienne. Symbole du renouveau éthiopien, projet pilote pour le continent, incarnation de la modernité, ce tramway fut néanmoins très peu fréquenté par les habitants de la capitale durant les premiers mois. En revanche, au moment de notre séjour de recherche, en avril 2017, l'accès au tramway durant les heures de pointe est difficile, les rames sont saturées. Au-delà de la communication et de l'anecdote, la mise en place de ce tramway – posant la question des mobilités dans des villes qui se transforment très rapidement – est au cœur des problématiques des mutations sociales et économiques du continent, et particulièrement du développement urbain.

Le secteur des transports urbains a longtemps été négligé dans les pays du Sud. En Afrique, en Amérique du Sud et en Asie, les politiques de mise en valeur des mobilités urbaines sont relativement récentes. Elles font désormais partie des données incontournables du développement urbain[1]. En Afrique subsaharienne, le transport est devenu un élément prioritaire pour les pouvoirs publics africains et les bailleurs de fonds internationaux : il est désormais considéré comme un enjeu majeur de la croissance, de la lutte contre la pauvreté et du développement durable[2]. Cet intérêt graduel a été porté par des besoins de mobilités croissants liés aux grandes transformations démographiques du continent :

- La population du continent africain a augmenté de plus de 370 millions d'habitants entre 2000 et 2015, atteignant pratiquement 1,2 milliard d'habitants (contre 814 millions en 2000). Selon les projections globales, la part de la population africaine dans la population mondiale devrait avoisiner les 20 % en 2030, et dépasser les 25 % en 2050[3].
- Le rythme d'urbanisation actuel du continent (+ 3,4 % par an en moyenne selon ONU-Habitat) est le plus élevé au monde. La part des citadins est actuellement de 40 % (contre 14 % en 1950), et atteindra probablement 56 % vers 2050[4].

---

1. H. Mahamat Hemchi, *Mobilités urbaines et planification : le cas de N'Djamena*, thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III, 2015.
2. Y. Meite, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan*, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 2014.
3. *Perspectives économiques en Afrique 2016, villes durables et transformation structurelle,* BAD, OCDE, PNUD, 2016, disponible sur : www.afdb.org.
4. *Ibid.*

Ces données statistiques – à considérer avec prudence, étant donné la diversité des situations nationales[5] et les lacunes des appareils statistiques[6] – sont néanmoins significatives de tendances lourdes qui transforment les pays africains. Les villes africaines connaissent une augmentation significative de leur nombre d'habitants. Dans un même temps, elles s'étendent, ce qui se traduit par une extension horizontale exponentielle dans la plupart des villes africaines. Les villes, et particulièrement les capitales, polarisent par ailleurs de manière croissante l'attention des puissances publiques africaines, qui investissent dans des programmes de modernisation des villes, qui se doivent de refléter les ambitions économiques des pays. Mais l'étalement urbain se déroule souvent sans réelle planification, les ajustements sont fréquemment réalisés *a posteriori*, ce qui pourrait conduire à une asphyxie de ces villes.

Le dernier rapport économique des Nations unies sur l'Afrique alerte sur les risques d'affaiblissement des avantages économiques urbains, « sapés par les densités inadaptées, la ségrégation résidentielle et la séparation artificielle des territoires aménagés ». En outre, « les économies d'agglomération sont amoindries par le manque de connectivité, de mobilité urbaine et d'infrastructures[7] ». Le rapport insiste sur l'urgence de renforcer l'efficacité urbaine à travers un réseau de liaisons de transport bien connecté, y compris aux zones industrielles, et de favoriser les transports en commun et les modes de déplacement non motorisés afin de contenir l'ampleur des embouteillages[8]. Les grandes villes, aujourd'hui moteurs de la croissance, pourraient ne plus l'être si elles n'arrivent pas à régler la question des transports et de la congestion, qui ont un impact négatif sur l'activité, la qualité de vie, et l'attractivité.

En termes de mobilité, urbanisation et étalement urbain génèrent à la fois des besoins croissants et des nouveaux besoins avec l'allongement des distances de déplacement. Pour l'heure, les réponses apportées sont très insuffisantes et la demande croissante de mobilité urbaine n'est pas

5. Par exemple, le Nigeria, pays africain le plus peuplé (195 millions d'habitants en 2016) représente un sixième de la population subsaharienne contre à peine un trentième de la surface du continent. Le rythme d'urbanisation, s'il est rapide en Angola, au Nigeria ou au Botswana, ne dépasse pas 20 % au Mali, en Éthiopie ou au Niger.

6. Les données statistiques reposent sur des bases souvent fragiles (méthodologies disparates et floues, sources statistiques lacunaires, etc.). Voir M. Jerven, *Poor Numbers: How We Are Misled by African Development Statistics and What to Do About It*, Ithaca/London, Cornell University Press, 2013.

7. *L'industrialisation et l'urbanisation au service de la transformation de l'Afrique. Rapport économique sur l'Afrique*, Nations unies, Commission économique pour l'Afrique, 2017, p. 129.

8. *Ibid*.

satisfaite. Les villes africaines connaissent des difficultés typiques de villes en développement[9].

La hausse de la demande en mobilité urbaine ne peut être supportée par les équipements et les infrastructures existants, d'ailleurs souvent en mauvais état. Cela a pour conséquence une augmentation de la congestion de la circulation. En effet, en dépit de la faible motorisation dans les pays en développement, l'inadéquation des infrastructures, la faible capacité des moyens de transport et la mauvaise réglementation de la circulation créent de sérieux embouteillages dans les grandes zones urbaines, qui allongent significativement les temps de déplacement. Dans les grandes villes d'Afrique subsaharienne, il est de plus en plus difficile de se rendre sur son lieu de travail. Les conséquences environnementales (l'air des zones urbaines est de plus en plus pollué) et humaines (un nombre important de blessés et de morts dans les accidents de la route) sont préoccupantes. La situation est particulièrement délicate pour les piétons, car l'inadéquation des infrastructures, de la réglementation, et des normes de sécurité encourage l'utilisation mixte des infrastructures existantes et génère des conflits entre piétons et modes motorisés.

L'étalement urbain, rapide et grand consommateur d'espace, est parfois difficilement planifié par les autorités, ce qui implique des difficultés pour la réalisation des réseaux (voirie, adductions d'eau et d'électricité, assainissement) ou des équipements (services publics, commerces, etc.[10]). Il existe un décalage entre l'accroissement de la demande de transport due au développement urbain et la modicité des ressources[11]. Le manque de moyens et d'investissements dans les infrastructures se couple souvent d'inefficacité dans la mise en forme des projets, liée à des chevauchements et des conflits entre les agences chargées de la planification. Une intégration insuffisante entre les solutions de transports émanant du secteur public, privé, et informel (les plus nombreuses en Afrique subsaharienne) participe aussi de cette inefficacité. Ce manque de planification s'explique également par le statut du foncier (notamment la question du titrement) et la diversité des pratiques en ville.

Les quartiers situés dans les extensions sont de moins en moins reliés et intégrés au reste de la ville ce qui accentue la marginalisation des plus précaires en créant des espaces dénués d'infrastructures publiques adéquates. L'absence de solutions de transport reliant ces quartiers au

9. *Pour une meilleure mobilité urbaine dans les pays en développement. Problèmes, solutions, bonnes pratiques*, UITP, décembre 2003.
10. Y. Meite, Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 2014.
11. *Ibid.*

reste de la ville crée de l'immobilité et donc de l'isolement, ayant pour conséquence de reproduire voire de renforcer les inégalités socio-spatiales.

Mais le manque d'infrastructures n'est pas le seul responsable. L'inadéquation de l'offre se traduit aussi par le problème du coût du transport. La question de l'accessibilité à l'offre de transport existante, du coût des transports et des capacités financières de la population est centrale. Une étude sur les pratiques de mobilité dans 28 pays d'Afrique subsaharienne a ainsi mis en évidence que : « la faiblesse des revenus d'un grand nombre de citadins limite leur accès aux modes motorisés, tant dans les possibilités d'achat de véhicules qu'au quotidien pour payer le carburant ou la course en transport en commun[12] ».

De manière générale, l'accès aux transports motorisés en Afrique subsaharienne est limité. La marche reste le mode de transport le plus répandu. Cette même étude, basée sur des enquêtes-ménages, montre qu'une petite minorité de citadins (10 à 20 %) disposent d'un véhicule. Les déplacements sont plus contraints pour le plus grand nombre. Ils sont réalisés en transports collectifs et à pied (pour un tiers des résidents, un jour donné), ou à pied uniquement (de 30 à 40 % selon les villes), sans oublier les 10 à 20 % de résidents qui ne sortent pas du domicile sur une journée de la semaine. Selon la dernière évaluation du partage modal à Addis-Abeba datant de 2006, 45 % des déplacements s'effectuent à pied, 46 % en transport public et 9 % en transport privé[13]. Les questions de l'offre existante, mais aussi de son accessibilité, sont au cœur des problématiques de mobilité d'un continent qui connaît des transformations urbaines rapides.

L'Éthiopie et Addis-Abeba ont été choisies pour cette étude car les mutations qu'elles connaissent ces dernières années sont particulièrement rapides et, sur certains aspects, radicales (partie 1). Le tramway quant à lui concentre, voire concilie peut-être, les grands enjeux de ces transformations urbaines rapides. D'une part, il est typique de la politique de la « ville-vitrine », symbole de la modernité proclamée et de l'attractivité. Le symbole est renforcé par son caractère inédit : premier tramway d'Afrique subsaharienne, il ambitionne de constituer un modèle pour l'ensemble du continent. D'autre part, il a vocation à relier des zones éloignées aux quartiers centraux de manière efficace, par sa rapidité, mais

12. L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet et M. Sahabana, « Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, 2010, p. 340.
13. *Transportation Challenges in a Booming City: Coordination of the Mass Transit Network and Urban Development in Addis Ababa*, Addis Ababa City Planning Project Office et Agence d'urbanisme de Lyon, CODATU XV, 2012.

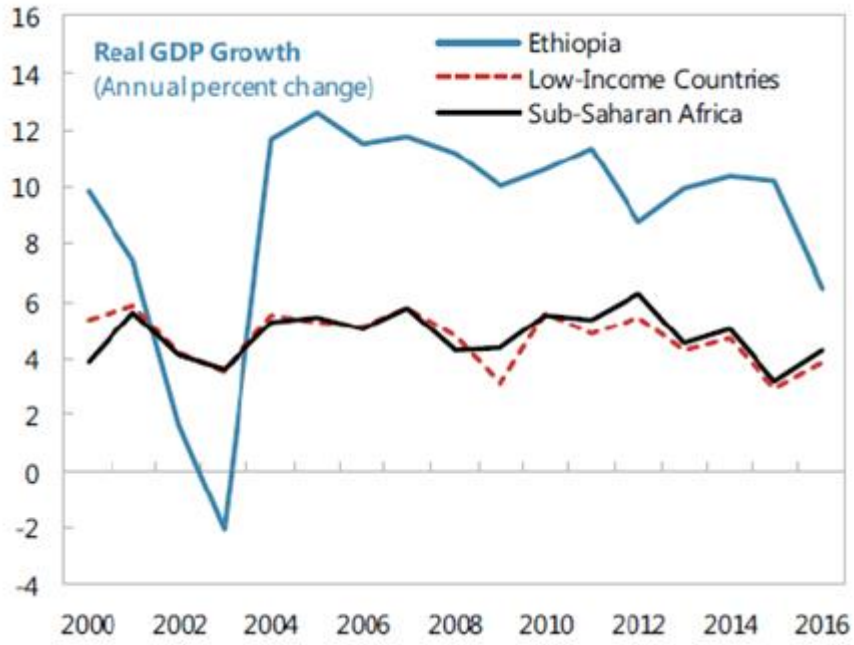
aussi par son accessibilité sociale. En effet, le coût abordable des titres de transport, largement subventionnés par la puissance publique, pourrait permettre de favoriser la mobilité des habitants en situations précaires. Comme l'ensemble des politiques publiques éthiopiennes, il est censé concilier « pro poor policies » et « market oriented approaches ». Le tramway d'Addis-Abeba allie-t-il modernité proclamée et réponse à des enjeux sociaux fondamentaux ? Cette étude explore la manière dont le projet a été pensé, planifié, intégré dans les problématiques urbaines (partie 2), puis se tourne vers l'importante question des usages, questionnant les caractéristiques socio-économiques de ces usagers et les types de mobilité qu'il procure (partie 3).

Mutations et réinvention d'Addis-Abeba

Addis-Abeba : vitrine et moteur de la croissance éthiopienne

L'Éthiopie a connu une croissance économique historiquement élevée durant la dernière décennie. Le taux de croissance annuel moyen du PIB est estimé à 10,6 % selon le gouvernement et à environ 8 % selon le Fonds monétaire international (FMI), une progression qui a propulsé l'Éthiopie parmi les dénommés « African Lions » selon l'agence McKinsey[14].

Graphique 1 : Une décennie de croissance historiquement élevée



Source : FMI, 2016.

Le rythme de la croissance s'est ralenti en 2015-2016 à 6,5 % selon le FMI et 8 % selon le gouvernement. Ce ralentissement est dû à des chocs internes (sécheresse, tensions politiques) et externes (baisse des cours du

14. *Lions on the Move: The Progress and Potential of African Economies*, McKinsey Global Institute, 2010.

café sur les marchés internationaux principalement). L'économie du pays reste néanmoins relativement résiliente et les perspectives économiques positives : le FMI prévoit un rebond de la croissance en 2017, alimenté par le dynamisme de l'industrie et des services et une politique d'attractivité des investissements directs à l'étranger.

Tableau 1 : Perspectives économiques de l'Éthiopie

Taux de croissance réels annuels et d'inflation (en %)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Croissance (FMI)	9,8	10,3	8,7	6,5	7,5	7,5	7,5	7,4
Autorités éthiopiennes (GTP I et II)	8,5	…	10,2	11,2	11,1	10,1	10	9,6
Inflation	8,1	7,4	10	9,7	8,2	8	8	8

Source : FMI, 2016. Les cellules surlignées correspondent aux prévisions.

Cette croissance est portée par les Growth and Transformation Plan (GTP I pour la période 2010-2015 et GTP II pour 2015-2020), programmes économiques gouvernementaux qui ambitionnent de transformer l'Éthiopie en un pays à revenu intermédiaire d'ici 2025. Les grands objectifs de ces plans sont l'essor du secteur industriel, la modernisation de l'agriculture, la hausse des exportations pour augmenter la disponibilité des devises, ainsi qu'une participation plus importante du secteur privé. Ils prennent notamment la forme d'une politique de grands travaux, particulièrement dans la grande infrastructure hydraulique. Malgré l'ouverture relative de l'économie éthiopienne qui s'est accélérée depuis les années 2000, cette dernière reste fermement contrôlée par un État dirigiste et certains pans de l'économie restent des pré-carrés étatiques (télécommunications, banques/assurance, logistique…), ou entre les mains du parti dominant, le Front démocratique révolutionnaire du peuple éthiopien (EPRDF selon son acronyme anglais), au pouvoir depuis 1991[15]. La version éthiopienne du « developmental state » est une approche combinant une libéralisation de l'économie (idée de l'insertion inéluctable de l'Éthiopie dans l'économie de marché internationale) à un dirigisme économique fort (idée de la nécessité d'un contrôle de l'État sur les secteurs

15. Formé à la fin des années 1980 sous l'impulsion du Front populaire de libération du Tigray (FPLT), le Front démocratique révolutionnaire populaire éthiopien est une coalition formée de quatre partis (le FPLT, le Mouvement national démocratique amhara, l'Organisation populaire démocratique oromo et le Front démocratique populaire éthiopien du Sud). Depuis le renversement du régime militaire du Derg en mai 1991, cette coalition (au sein de laquelle le FPLT demeure dominant) continue de représenter le cœur du pouvoir politique.

public et privé de l'économie). Dans ce contexte, la libéralisation est loin de signifier un retrait de l'État de l'économie. Ce dernier investit, façonne et régule les pans de l'économie nationale. La croissance économique éthiopienne est d'ailleurs tirée essentiellement par le secteur public et dans une moindre mesure par l'essor du secteur des services[16]. Les grands projets d'infrastructures gouvernementaux constituent le fondement de la croissance éthiopienne, dont les emblèmes sont les routes, les ponts, les voies ferrées et la construction du barrage du Nil – le Grand Ethiopian Renaissance Dam – et, plus récemment, le tramway d'Addis-Abeba.

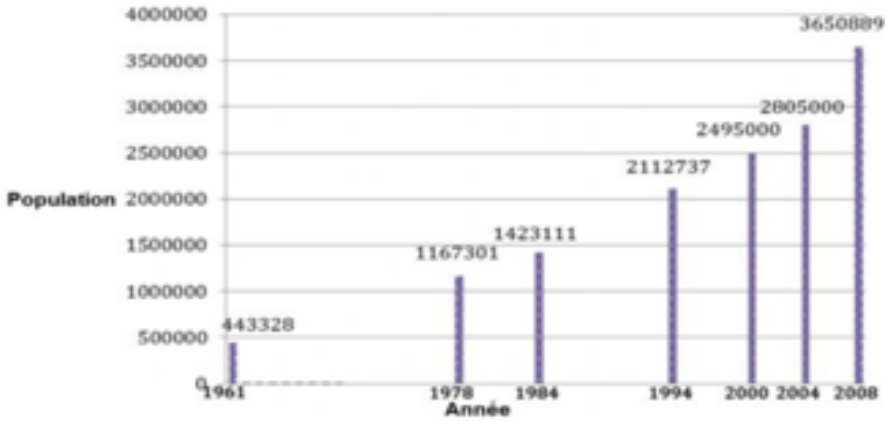
La capitale fédérale s'affirme comme métropole internationale et comme pôle de croissance économique, en même temps vitrine et moteur de la « réussite » économique du pays. La croissance économique actuelle de l'Éthiopie se joue en effet essentiellement en milieu urbain[17] et particulièrement dans la capitale. Avec un taux de croissance annuel estimé à 14 %, elle concentre les activités économiques du pays : environ la moitié du PIB national est produite à Addis-Abeba[18]. Depuis les années 2000, on assiste à un réinvestissement par la puissance publique des espaces urbains qui prennent une place centrale inédite dans le développement économique de l'Éthiopie (réformes administratives, centralisation des pouvoirs dans les villes et réaffirmation de la tutelle publique sur le foncier urbain). Les villes sont désormais perçues et conçues par les autorités publiques comme par les acteurs privés comme le principal, sinon l'unique vecteur de développement économique et humain des pays[19]. Elles constituent un espace à investir et à reconstruire, qui se doit d'incarner la « modernité proclamée » par les infrastructures, les services et les opportunités qu'elle offre. L'identité de la capitale de l'Union africaine est en reconstruction. Elle doit être à la hauteur de ses ambitions de métropole internationale, ce qui implique une réorganisation profonde de la ville et de l'aménagement urbain. Il s'agit tout à la fois de donner à Addis-Abeba les atouts d'une métropole compétitive à l'échelle internationale et d'en faire la place centrale du réseau urbain éthiopien[20].

16. Voir R. Lefort, « The Ethiopian Economy: The Developmental State Versus the Free Market », *in* G. Prunier et E. Fiquet (dir.), *Understanding Contemporary Ethiopia*, Londres, Hurst, 2015.
17. Selon la Banque mondiale, les zones urbaines ont contribué à environ 80 % de la croissance économique récente et plus de 58 % du PIB est produit dans les villes. Voir *Ethiopia Economic Update: Overcoming Inflation, Raising Competitiveness*, Banque mondiale, 2012.
18. *Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience*, Groupe Banque mondiale, juillet 2015.
19. P. Bosredon, M. Bridonneau et P. Duroyaume, « Vers une nouvelle ville éthiopienne ? Essai d'analyse d'une fabrique radicale de la ville éthiopienne », *Les Annales d'Éthiopie*, vol. 27, De Boccard, 2012.
20. D. Couret et B. Tamru, « Addis-Abeba au risque de la modernisation », *Annales de la recherche urbaine*, vol. 97, 2004.

Urbanisation et étalement de la capitale

L'Éthiopie, pays densément peuplé comptant près de 102 millions d'habitants[21], est aujourd'hui encore profondément rurale. Si la population urbaine représente seulement 20 % de la population totale[22], le pays fait désormais face à une très forte croissance urbaine. La population urbaine a plus que doublé en 35 ans, passant de 8,5 % de la population nationale en 1967 à 17,4 % en 2012. Les Nations unies estiment le taux d'urbanisation annuel de l'Éthiopie à 3,6 % entre 2010 et 2015[23]. Le pays connaît ces dernières années l'une des urbanisations les plus rapides d'Afrique subsaharienne. Addis-Abeba concentre aujourd'hui 25 % de la population urbaine du pays.

Graphique 2 : Évolution de la population d'Addis-Abeba (1961-2008)



Source : A. Pierrat, 2014, à partir des données officielles.

La capitale a connu une augmentation considérable du nombre de ses habitants, multiplié par huit entre 1960 et 2008. Jusqu'au milieu des années 1980, la ville est caractérisée par sa faible population, puis la capitale connaît une première expansion significative de sa population durant les décennies 1970 et 1980 qui ont suivi la chute du régime impérial d'Hailé Sélassié et la prise de pouvoir de Mengistu Hailé Mariam, puis une nouvelle phase d'urbanisation depuis la chute du Derg[24], accélérée depuis

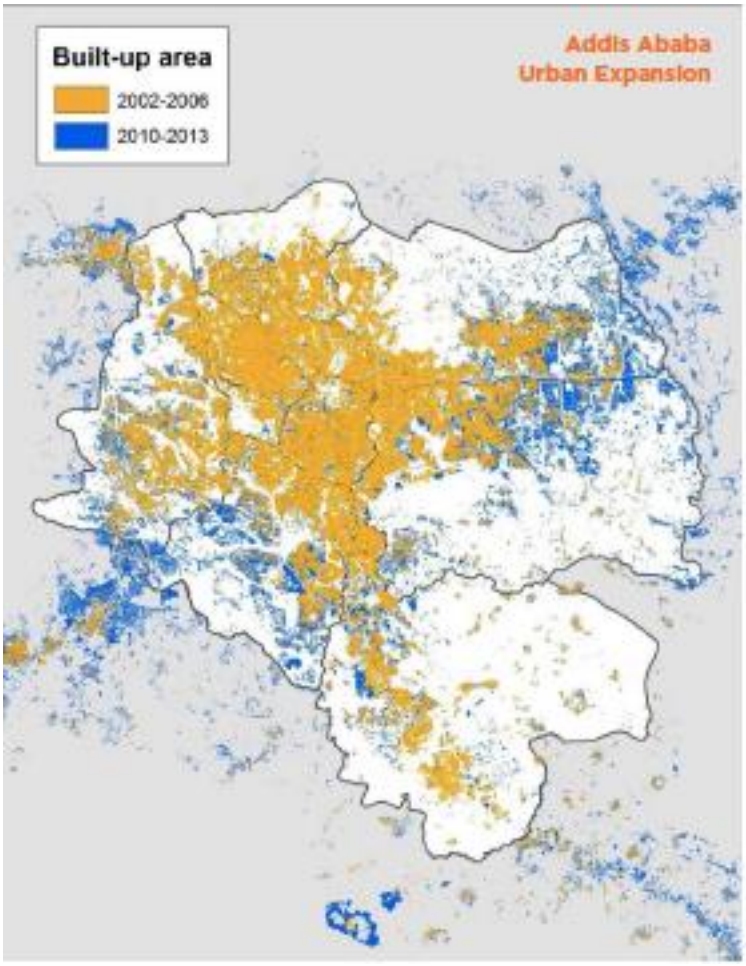
21. Chiffre de la dernière estimation des Nations unies. La superficie du pays est de 1 104 300 km².
22. *Ethiopia Economic Update, op. cit.*
23. *Transport Systems Improvement Project*, Banque mondiale, 2016.
24. « Comité » en amharique, correspond au groupe militaire qui, après avoir pris part à la révolution de 1974, met fin au régime d'Hailé Sélassié et usurpe finalement la révolution pour mettre en place un régime militaire fortement centralisé et dominé par Mengistu Hailé Mariam. Le régime militaire, est, par extension, appelé Derg jusqu'à sa chute en 1991.

les années 2000[25]. Addis-Abeba s'urbanise désormais à un rythme exponentiel. Selon les projections, la capitale devrait doubler sa population d'ici 2030 et compter presque 10 millions d'habitants d'ici 2037[26]. Cette expansion du nombre d'habitants est couplée d'une dynamique de développement spatial de la capitale, avec un étalement de la ville, notamment vers l'est et le sud. L'expansion urbaine est particulièrement importante en direction du sud-est où se développe une zone mixte, industrialisée et résidentielle, en direction des villes de Dedre Zeit et Nazret. Cet étalement ne se déroule pas sans tensions politiques. L'annonce du « Master Plan » en avril 2014, prévoyant une extension des limites administratives d'Addis-Abeba sur plus d'un million d'hectares, au détriment du territoire de la région Oromia, a d'ailleurs déclenché une forte vague de protestation et de répression[27].

Pour l'heure, les quartiers centraux sont les plus peuplés. En effet, le rythme de l'étalement urbain est plus rapide que celui de la croissance de la population, ce qui se traduit par une très forte densité dans les quartiers centraux (d'environ 15 000 à 30 000 habitants au kilomètre) qui concentrent 30 % de la population sur 8 % du territoire urbain[28].

25. A. Pierrat, *Les lieux de l'ordure de Dakar et d'Addis-Ababa. Territoires urbains et valorisation non institutionnelle des déchets dans deux capitales africaines*, thèse de doctorat, Université Paris 1, 2014.
26. *Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience*, *op. cit.*
27. Voir J. N. Bach, « État d'urgence en Éthiopie : nouveau far East, vieux far West », *L'Afrique en questions*, n° 28, Ifri, 28 octobre 2016, disponible sur : www.ifri.org.
28. *Ibid.*

Graphique 3 : Expansion urbaine d'Addis-Abeba



Source : Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience, Groupe Banque mondiale, juillet 2015.

Enjeux des mutations socio-spatiales

Malgré des taux de croissance économique importants, de nombreux habitants vivent dans des conditions précaires et les taux de chômage et de pauvreté restent élevés, estimés respectivement à 23,5 % et 22 %[29]. Il ne faut en effet pas perdre de vue que la réalité urbaine est encore largement dominée par la conjonction de la pauvreté, des inégalités et des taudis dont l'articulation se fait autour du contrôle public d'accès au foncier urbain, à un logement convenable et aux infrastructures de base[30]. La rapidité inédite de la croissance de la capitale vient ajouter d'importants enjeux de développement, notamment en termes de capacité d'approvisionnement de la population en services de base, d'accès au logement, à la mobilité, et aux

29. *Ibid.*
30. P. Bosredon, « Villes d'Afrique de l'Est en mutation », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, n° 27-28, 2015.

services sanitaires[31]. La viabilité de la ville dépendra de la capacité de la puissance publique à accompagner/maîtriser le processus d'urbanisation. Il s'agit d'ailleurs de l'un des objectifs du GTP II : « to proactively manage the ongoing rapid urbanization to unlock its potential for sustained rapid growth and structural transformation of the economy[32] ».

Le gouvernement mène une politique volontariste de modernisation urbaine (modernisation des infrastructures, destruction–réhabilitation des centres-villes, requalification des périphéries rurales). L'objectif de transformation d'Addis-Abeba en « ville-vitrine » entraîne des transformations radicales du paysage urbain, qui sont en partie le fruit de l'importation de standards urbains mondialisés (notamment l'introduction de la verticalité) et emprunte particulièrement au modèle de la ville des pays du Golfe. Dans les zones centrales de la ville, des quartiers entiers sont détruits pour être reconstruits en hauteur[33], et leurs habitants les plus précaires sont relégués à des zones de plus en plus périphériques, où sont construits de manière rapide et massive de nouveaux grands ensembles collectifs, les condominiums[34]. La mise en œuvre de ces programmes de condominiums a entraîné de profonds réaménagements de l'espace urbain et a supposé pour tous leurs habitants un déplacement, forcé pour les plus pauvres, et souhaité pour les plus aisés qui accédaient ainsi à la propriété[35]. Cette recomposition socio-spatiale tend à accentuer, plutôt qu'elle ne résout les inégalités d'accès à la ville et revêt des enjeux préoccupants, notamment celui du risque de fragmentation sociale. Ce risque est d'autant plus grand si ces zones périphériques se trouvent isolées du reste de la ville. La question de la mobilité et de l'accès aux transports est ici centrale.

31. Actuellement, seulement 40 % des habitants sont approvisionnés en eau salubre et moins de 30 % en service d'assainissement. Voir *Addis Ababa, Ethiopia: Enhancing Urban Resilience*, *op. cit.*.

32. « Gérer de manière proactive l'urbanisation rapide en cours afin de libérer son potentiel pour une croissance rapide et durable et une transformation structurelle de l'économie ». *Growth and Transformation Plan II (2015/16-2019/20)*, Federal Democratic Republic of Ethiopia, National Planning Commission, mai 2016.

33. La reconstruction de la ville en hauteur correspond aussi à une volonté de densifier les solutions de logement.

34. Les condominiums sont des immeubles sociaux collectifs relevant de vastes programmes d'accès au logement et à la petite propriété privée depuis le milieu des années 2000. Voir S. Planel et M. Bridonneau, « (Re)making Politics in A New Urban Ethiopia: An Empirical Reading of the Right to the City in Addis Ababa's Condominiums », *Journal of Eastern African Studies*, vol. 11, n° 1, 2017.

35. *Ibid*.

La mise en place du tramway : cheminement et controverses

Les infrastructures de transport constituent une priorité pour l'État éthiopien, qui investit fortement dans ce domaine. Les projets d'infrastructures ferroviaires sont devenus des symboles de la « nouvelle Éthiopie », qui se construit en étroite collaboration avec la Chine. La réhabilitation de la ligne de chemin de fer de 750 kilomètres reliant Addis-Abeba et Djibouti constitue un projet phare de cette dynamique. Inaugurée en 2016, cette ligne a été financée à 70 % par la Banque d'importation et d'exportation chinoise (Exim Bank) pour un montant total de 3,4 milliards de dollars. Elle fait partie d'un vaste projet de réseau ferroviaire qui devrait connecter la ligne avec le Soudan, le Kenya et le Soudan du Sud, et qui pourrait à terme faire partie de l'initiative chinoise des Nouvelles routes de la Soie[36].

© Virginie Boutueil, Addis-Abeba, avril 2017.

36. A. Ekman *et al.*, « Three Years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action », *Études de l'Ifri*, Ifri, février 2017, www.ifri.org.

Le tramway d'Addis-Abeba, également mis en place en collaboration avec la Chine, se veut le symbole de la nouvelle Éthiopie à l'échelle de la capitale. Il convient de revenir sur la planification de ce projet vitrine qui pose l'importante question de son intégration au réseau de transports de la ville et à la ville.

Un réseau centré jusque récemment sur les transports motorisés

L'Anbassa City Bus Enterprise (ACBE) est créée en 1943 durant le règne d'Hailé Sélassié et introduit les transports intra-urbains motorisés dans la capitale. La compagnie, détenue par la famille royale, débute avec cinq bus gérant cinq itinéraires[37]. L'agence publique, actuellement détenue par le gouvernement fédéral éthiopien et régie par la municipalité d'Addis-Abeba, gère désormais une flotte de 700 bus. Ils transportent 600 000 passagers par jour[38]. Les prix, fixés et subventionnés (à hauteur de 0,2 ETB par trajet) par la puissance publique, figurent parmi les plus bas d'Afrique subsaharienne[39]. Pouvant contenir une centaine de personnes (une trentaine de places assises 70 places debout), la majorité de ces bus sont peu confortables et sont fréquemment considérés comme un moyen de transport pour les « très pauvres ». Le temps d'attente (40 minutes en moyenne), de trajet (48 minutes en moyenne avec une vitesse moyenne de 15 kilomètres heure), mais aussi l'état des dépôts, des bus (problèmes d'entretien et de maintenance) rendent le service peu attractif. L'offre de transport en bus s'est cependant diversifiée ces dernières années. Une compagnie privée a rejoint le réseau en 2009 et un service public de bus spéciaux a été créé en 2012 pour assurer le transport des fonctionnaires matin et soir. Le reste de la journée, ces bus se transforment en bus payants pour les habitants. En 2016, de nouveaux bus de ville, les Sheger bus, ont été introduits. De nouveaux bus Anbassa, plus confortables et plus « modernes » devraient aussi être mis en service, l'objectif étant de redorer l'image des bus afin d'attirer les « middle income people » dans des bus à grande capacité, afin de réduire la congestion[40].

37. A. Chavet Henry, « Cohabitation entre transports en commun publics et auto-organisation des transports. Le cas d'Addis Abeba – Éthiopie », mémoire, Université Aix-Marseille, 2015.
38. *Transport Systems Improvement Project*, Banque mondiale, 2016.
39. L. Boudet *et al.*, « Les transports à Addis Abeba », mémoire, Université de Rennes 1, 2015.
40. Entretien avec un responsable de l'Addis Ababa Road and Transport Bureau, Addis-Abeba, le 20 avril 2017.

© Clélie Nallet, Addis-Abeba, avril 2017.

Les minibus-taxis – actuellement principal mode de transport motorisé de la capitale – sont apparus il y a une cinquantaine d'années à l'initiative de particuliers qui ont vu dans l'incapacité du système de bus de l'ACBE à répondre totalement à la demande de mobilité des habitants de la capitale une opportunité économique[41]. Leur présence s'est particulièrement densifiée durant les années 1990 et le système de minibus, au départ auto-organisé, a été progressivement régulé par les autorités et fait désormais partie du réseau de transports[42]. On compte désormais environ 10 500 minibus dans la capitale, qui effectuent 840 000 trajets quotidiens et parcourent chacun en moyenne 180 kilomètres par jour[43]. Ils contiennent une dizaine de places et effectuent des trajets fixes (environ 250 trajets différents à travers la ville), marquant des arrêts à la discrétion des passagers. Les prix des trajets sont fixés par la puissance publique et restent relativement abordables bien que plus élevés que ceux des bus. Ils sont très usités, mais ne permettent pas d'absorber la hausse constante de la demande. Les files d'attente constituées afin de monter à bord sont impressionnantes, surtout au moment des heures de pointe, durant lesquelles il est très compliqué de trouver une place. De manière générale, la prolifération des minibus dans les villes africaines est la cause d'une forte congestion et d'engorgements[44]. Les systèmes de bus et de minibus sont plus concentrés sur les zones centrales, densément peuplées, où la demande est aussi plus forte.

41. A. Chavet Henry, « Cohabitation entre transports en commun publics et auto-organisation des transports », *op. cit.*

42. Plutôt que d'œuvrer à faire disparaître le système de transport parallèle, les autorités doivent adapter et articuler les systèmes existants, en mettant en place des mesures pour le légaliser et le réguler. Voir *Ibid.*

43. L. Boudet *et al.*, « Les transports à Addis Abeba », *op. cit.*

44. Voir « Petits autobus, gros problèmes », *in* A. Kumar et F. Barrett, *Coincés dans les embouteillages : le transport urbain en Afrique*, Banque mondiale et SSATP, 2008.

Vers des solutions de transport de masse : une planification en tension

L'idée de développer un projet de transport de masse pour Addis-Abeba commence à émerger dans les années 2000, période durant laquelle la volonté d'établir une planification stratégique pour la capitale se renforce. Avec le mouvement de décentralisation du système politique éthiopien initié par le Ethiopian People's Revolutionary Democratic Front (EPRDF), les autorités de la ville fédérale deviennent un acteur majeur de la planification de la ville[45]. Les transports publics occupent une place importante dans la structuration du City Development Plan de 2003, pensé par les acteurs municipaux avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Les axes Est-Ouest et Nord-Sud de la ville sont alors identifiés comme prioritaires en termes de renforcement des infrastructures de transport, et le projet de développer un système de transport de masse sur le corridor Est-Ouest se dessine. La planification sectorielle mise en place en 2006 avec l'appui de la Banque mondiale vient renforcer le choix d'une solution de transport de masse pour Addis-Abeba, qui devient l'objet de nombreuses études. Un réseau de Bus Rapid Transit (BRT) a alors longtemps été envisagé pour former la colonne vertébrale du transport de masse[46]. Il a été relégué au second plan[47] lorsque le gouvernement central a finalement décidé en 2008 de mettre en place un système de Light Rail Transit (LRT), nommé ici tramway par commodité de langage. Le ministère des Transports a alors confié à son satellite Ethiopian Railway Cooperation (ERC) – entreprise publique créée en 2007 pour la gestion des projets ferroviaires – les études sur le LRT. Le projet a été rapidement mis en place en collaboration avec la China Railway Engineering Corporation (CREC), entreprise chinoise commissionnée pour construire le tramway[48]. Le financement du projet, chiffré à 475 millions de dollars, a été assuré par le gouvernement éthiopien à 15 % et par la Banque d'importation et d'exportation chinoise (Exim Bank) à 85 %. L'exploitation du réseau (opérations et maintenance) est assurée par l'ERC et une autre entreprise

45. Ce n'est pas le cas ailleurs. Dans les autres villes, la planification demeure du ressort des agences urbaines (au niveau des *killil*). Seules les municipalités qui ont les moyens de financer un *master plan* peuvent participer à la planification urbaine, la plupart du temps, elles se contentent d'entériner le *master plan* des agences urbaines.

46. L. Boudet *et al.,* « Les transports à Addis Abeba », *op. cit.*

47. Addis-Abeba avait initialement prévu dans son « Mass Rapid Transit Plan » un réseau de 7 lignes de BRT. En raison de la priorité accordée au LRT, une seule ligne de 8 kilomètres est certaine d'être bientôt opérationnelle. Il s'agit d'une ligne pilote de bus en site propre, parcourant sur 16 kilomètres un axe Nord-Sud. Elle est en correspondance avec les deux lignes de tramway. Voir L. Boudet *et al.,* « Les transports à Addis Abeba », *op. cit.*

48. La construction des voies ferrées et la fourniture du matériel roulant sont dues à l'entreprise chinoise, à qui 41 rames ont été commandées en mars 2014.

chinoise, la Shenzhen Metro Company. Le tramway est géré par des professionnels chinois et éthiopiens, l'objectif étant de réaliser un transfert de compétences qui mènerait à une prise en charge exclusivement éthiopienne d'ici 2019.

Tandis que jusqu'alors la municipalité d'Addis-Abeba était l'acteur moteur de la planification des transports urbains, la décision de l'État central de mettre en place un système LRT et d'en confier la responsabilité à son entreprise ERC n'est pas anodine. La mise en place du tramway devient alors un symbole fort du volontarisme sectoriel de l'État central, qui, malgré le processus de décentralisation politique, reste prépondérant et garde la mainmise sur l'organisation de son territoire et sur la manière dont doivent se matérialiser les ambitions développementales du pays[49]. Le tramway d'Addis-Abeba a alors été conçu comme un projet vitrine du « renouveau éthiopien », présenté fièrement par l'ERC comme l'un des plus importants projets du gouvernement, aux côtés du Grand Ethiopian Renaissance Dam[50]. Le projet est vanté pour son ampleur, son caractère inédit :

> « Addis Ababa is the capital city of the African Union. So we had to change the city landscape, to make an indication that Addis is growing up and becoming an international city with a huge project. No one in Africa has managed to realize such a project. Nigeria didn't succeed.[51] »

Du côté de certains acteurs du secteur des transports de la municipalité d'Addis-Abeba, le côté grandiloquent et onéreux[52] du projet est fortement critiqué, ainsi que l'implication chinoise dans le projet.

> « The demand is growing very fast. So we need to be fast. This LRT is so expensive. For buses we don't need additional infrastructures, and we don't need someone to come and tell us how to do. Because we know how to do.[53] »

49. Le constat est le même dans de nombreux domaines. Voir par exemple D. Rahmato *et al., Reflections on Development in Ethiopia: New Trends, Sustainability and Challenges,* Forum for Social Studies, Friedrich Ebert Stifung, 2014.

50. Le Grand Ethiopian Renaissance Dam, grand barrage hydroélectrique du Nil en construction depuis le début des années 2010, est le projet phare du gouvernement de Méles Zenawi. Il est érigé en symbole d'unité de tous les Éthiopiens pour une Éthiopie prospère.

51. « Addis-Abeba est la capitale de l'Union africaine. Nous avons donc dû transformer la ville, pour montrer qu'Addis est en train de grandir et de devenir une ville internationale porteuse d'un immense projet. Personne en Afrique n'a réussi à réaliser un tel projet, même pas le Nigéria. » Entretien avec un responsable de l'ERC, Addis-Abeba, le 11 avril 2017.

52. L'option du réseau BRT, plus classique dans le contexte des pays en développement, aurait procuré une solution de transport de masse à moindre coût.

53. « La demande augmente très rapidement, nous devons donc être rapides. Ce LRT est très onéreux. Pour les bus, nous n'avons pas besoin d'infrastructures supplémentaires. Nous n'avons pas non plus besoin de quelqu'un qui vienne nous dire quoi faire, car nous savons comment

De manière plus générale, le tramway est source de critiques et de questionnements liés à la qualité et à l'efficacité de l'infrastructure, étant donné qu'un tiers du matériel roulant est actuellement à l'arrêt, à l'effectivité du transfert de compétences annoncé, ainsi qu'à la capacité de l'État central à assurer le remboursement du prêt dans les conditions initialement prévues.

Quelle intégration des différents modes de transport dans la ville ?

Le tramway, sous la responsabilité de l'entité fédérale ERC, est donc déconnecté du programme de coordination de la ville, ce qui pose des défis supplémentaires en matière de coordination des services, des tarifs, des subventions et pour son intégration dans le réseau de transport global. Les entretiens menés avec des agents de l'ERC montrent que l'articulation du tramway avec les autres modes de transport constitue un point de préoccupation :

> « We have the issue of integration. We want to make integration in the future. We are planning to make an agreement with minibuses. Now we know that there is no harmony and that we have to organize an infrastructure for integration[54] ».

Ils montrent aussi que cette intégration est pensée *a posteriori*, et que la coordination avec les autres agences est pour l'heure à un stade embryonnaire :

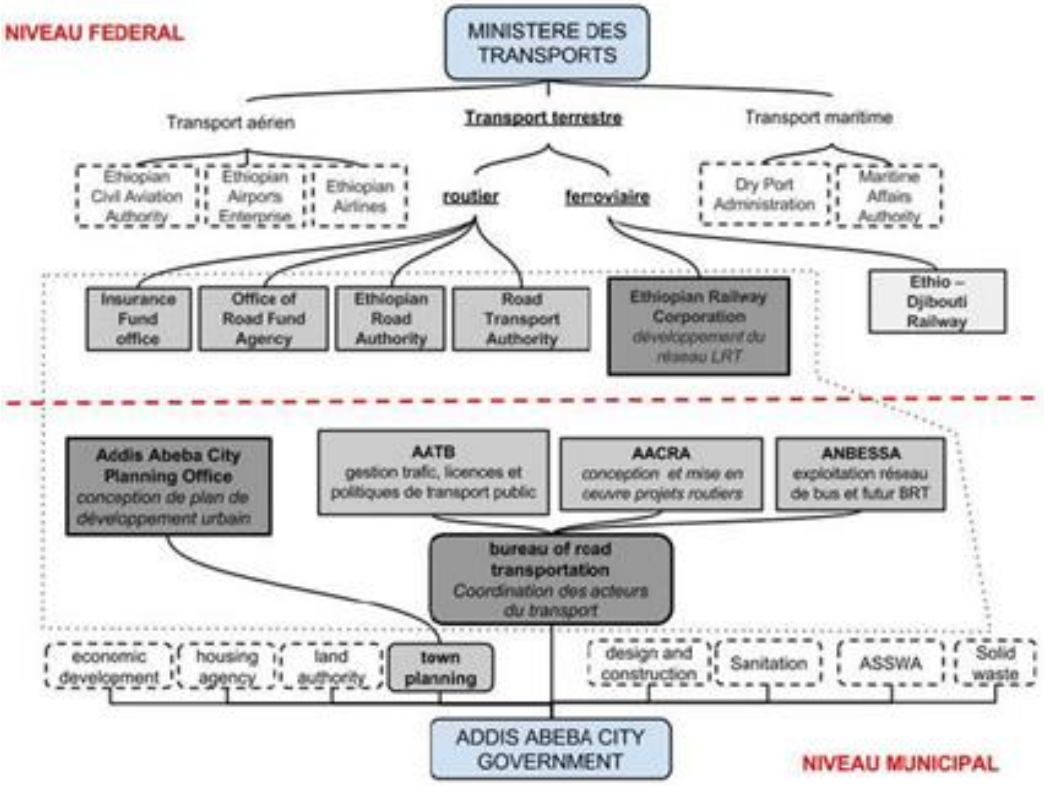
> « We don't really have direct relations with the other transport agencies but we are planning to coordinate the transport in the city. For now we don't cooperate.[55] »

faire. » Entretien avec un responsable de l'Addis Ababa Road and Transport Bureau (AARTB), Addis-Abeba, le 20 avril 2017.

54. « La question de l'intégration se pose. Nous voulons la mettre en place dans le futur. Nous prévoyons de nous coordonner avec les minibus. Nous savons que pour le moment il n'y a pas d'harmonie et que nous devons organiser des infrastructures pour l'intégration. » Entretien avec un responsable de l'ERC, Addis-Abeba, le 11 avril 2017.

55. « Nous n'avons pas vraiment de relations directes avec les autres agences responsables des transports mais nous prévoyons de coordonner le réseau de transports de la ville. Pour l'instant nous ne coopérons pas. » Entretien avec un responsable de l'ERC, Addis-Abeba, le 21 avril 2017.

Graphique 4 : Les acteurs du transport en Éthiopie



Source : L. Boudet et al., *2015.*

Cette déconnexion et les tensions palpables entre l'ERC et les agences de la ville constituent bien un défi supplémentaire. En effet, si on met de côté la question de l'intégration du tramway, les services de transport public sont conçus, planifiés et délivrés de manière fragmentée, malgré des efforts certains de coordination au niveau de la ville, notamment avec la création en 2012 d'une instance de supervision (le Addis Abeba Road and Transport Bureau, AARTB). La structure institutionnelle pour la planification urbaine est complexe, des agences multiples ont en charge des responsabilités de planification et les activités se superposent[56]. Le manque de coordination entre agences du même secteur, et entre les différents programmes de transport et de logement par exemple, est problématique. L'extension urbaine rend ces aspects d'autant plus visibles et préoccupants, comme le montre ce passage d'un rapport de la Banque mondiale :

56. *Transport Systems Improvement Project*, Banque mondiale, 2016.

> « Land use and transport developments are poorly coordinated. Housing and land-use decisions are taken on the basis of the location of available land, with almost no assessment of transport impacts while road transport investment decisions are made on the basis of criteria often unrelated to land-use patterns. For example, new condominium housing has been developed on the (current) outskirts of the metropolitan area, with no coordination with transport services, rendering them largely inaccessible not only to employment locations, but also to social services and interaction.[57] »

L'intégration globale du réseau de transport de la ville ainsi que son accessibilité pour les habitants sont néanmoins des enjeux centraux pour le AARTB et de nombreux projets sont en cours de conceptualisation comme la construction de grands terminaux à des points stratégiques de la ville conçus de manière à « emboîter » les différents types de transport, des systèmes de connexion avec les bus régionaux, ou encore une carte de transport électronique globale aux tarifs modulables en fonction des revenus des usagers[58]. Reste à savoir dans quelle mesure ces projets seront réalisables.

57. « Les gestions du foncier et des transports sont peu coordonnées. Les décisions relatives au logement et à l'utilisation des terres sont prises en fonction de l'emplacement des terres disponibles, pratiquement sans évaluation de l'impact sur les transports. Tandis que les décisions relatives à l'investissement dans les transports sont prises sur la base de critères souvent sans rapport avec les modes d'utilisation des terres. Par exemple, de nouveaux logements en copropriété ont été aménagés dans la périphérie (actuelle) de la ville, sans coordination avec les services de transport, les déconnectant non seulement des lieux de travail, mais aussi des services sociaux et des interactions ». *Ibid.*, p. 3.

58. Entretien avec un responsable de l'Addis Ababa Road and Transport Bureau (AARTB), Addis-Abeba, le 20 avril 2017.

Le tramway au quotidien

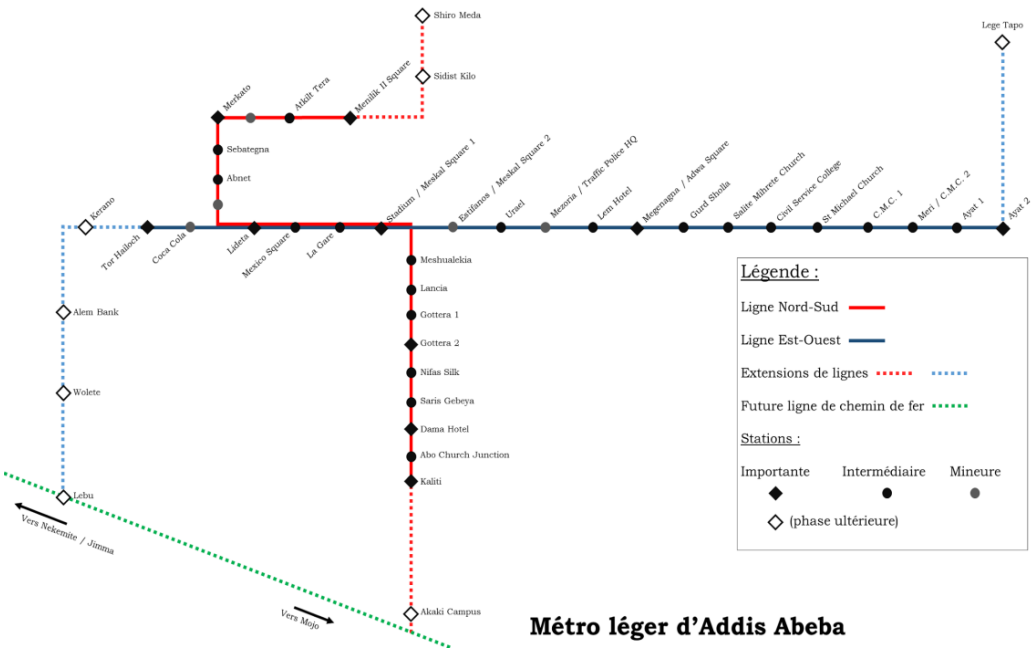
© Clélie Nallet, Addis-Abeba, avril 2017

Le tramway est actuellement composé de deux lignes (une Nord-Sud et une Est-Ouest) parcourant 34 kilomètres et desservant 39 stations. Selon l'ERC, un tramway contient en moyenne 317 passagers, et 110 000 à 150 000 titres de transport sont vendus chaque jour.

Afin d'appréhender la question des usages du tramway, de courts entretiens ont été menés auprès de 200 usagers permettant de collecter des données de base sur leurs profils socio-économiques et les types de mobilités réalisées. La base de données constituée se complète d'une vingtaine d'entretiens plus approfondis menés auprès d'habitants de la capitale qui utilisent, ou n'utilisent pas, le tramway. Les entretiens-usagers ont été réalisés à cinq arrêts de tramway, Megenagna et CMC sur la ligne Est-Ouest, Gojam Berenda et Autobus Tera sur la ligne Nord-Sud, et à Mexico Square, station où se croisent les deux lignes.

Qui utilise (ou n'utilise pas) le tramway ? Pour quelles raisons et pour quels types de trajet ? Le tramway facilite-t-il l'accès à la ville, et pour qui ?

Graphique 5 : Les lignes du tramway d'Addis-Abeba et les extensions prévues

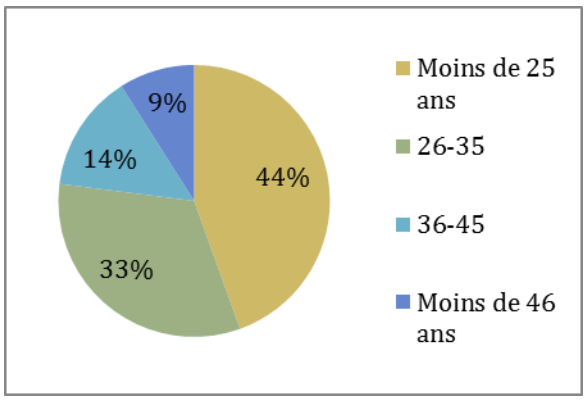


Métro léger d'Addis Abeba

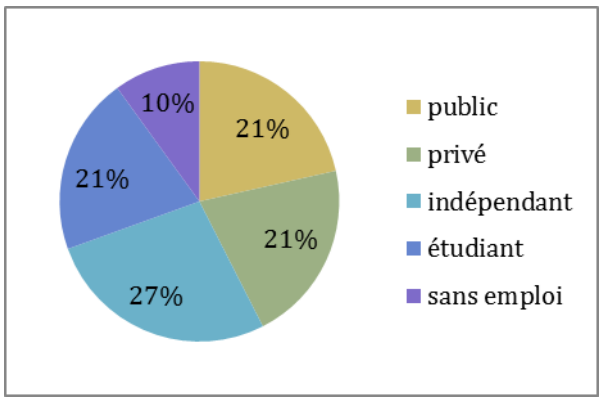
Un tramway assez inclusif

Si le tramway est usité par des hommes et des femmes de tout âge, la tendance globale est à un public plutôt jeune et masculin. La composition de notre échantillon en est significative : 67 % d'hommes et 33 % de femmes, âgés de 14 à 76 ans (moyenne 30 ans). 44 % ont moins de 25 ans, 33 % entre 25 et 35 ans, 14 % entre 35 et 45 ans, 9 % plus de 45 ans.

Âge



Secteurs d'activité



Source : enquête de l'auteur, Addis-Abeba, avril 2017.

Les activités professionnelles des usagers sont variées : policiers, ingénieurs, chauffeurs, comptables, agents de sécurité, infirmiers, commerçants, enseignants, entrepreneurs, ouvriers du bâtiment, réceptionnistes, médecins, banquiers, etc. Les différents secteurs d'activité sont représentés à des échelles similaires (21 % de fonctionnaires, 21 % de salariés du secteur privé et 27 % d'indépendants). Les étudiants (21 %) et, dans une moindre mesure, les personnes sans emploi (10 %), sont eux aussi nombreux.

Des personnes aux profils socio-économiques variés prennent ainsi le tramway. La majorité des passagers fait partie des tranches basses et moyennes de la classe moyenne d'Addis-Abeba (fonctionnaires-salariés moyens, petits commerçants, petits entrepreneurs), ainsi qu'à des positions socio-économiques plus précaires (petit salariat, chômeurs et ouvriers). L'enquête montre que le tramway constitue une solution de mobilité pour les travailleurs pauvres. Il est par exemple largement utilisé par les ouvriers du bâtiment pour se rendre de leur domicile au chantier, et d'un chantier à un autre.

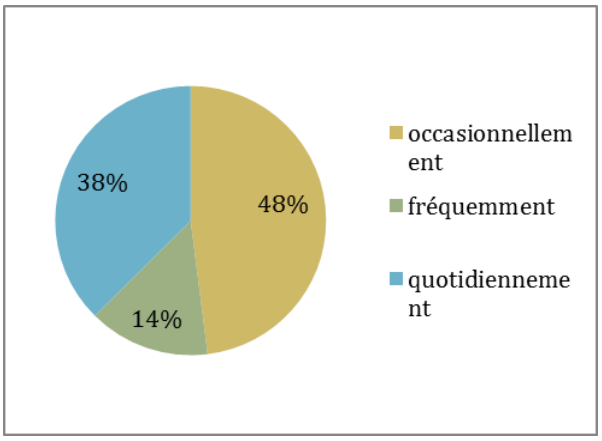
Sur ce point, il semble que le service corresponde à l'un des objectifs de l'ERC, permettre en priorité une mobilité à ceux « qui ont peu de moyens », notamment aux étudiants[59]. Les tarifs – 2bir, 4bir et 6bir[60] en fonction de la distance parcourue – sont jugés très avantageux. Se déplacer en tramway revient en effet moins cher qu'en minibus-taxi. Une des autres priorités sociales de l'ERC est d'assurer un accès aux personnes à mobilité réduite. Pour l'heure, si des aménagements pour faciliter l'accès aux stations (ascenseurs, escalators) sont bien construits, ils sont globalement hors service.

Des usages variés

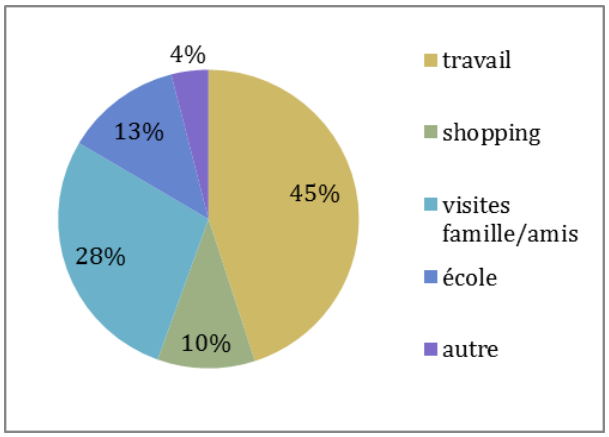
Presque la moitié des usagers enquêtés déclare réaliser des trajets en tramway occasionnellement (48 %), 38 % quotidiennement et 14 % une à plusieurs fois par semaine.

59. Entretien avec un responsable de l'ERC, Addis-Abeba, le 11 avril 2017.
60. 0,06 €, 0,12 € et 0,19 € courants.

Fréquence



Motif



Source : enquête de l'auteur, Addis-Abeba, avril 2017.

Il s'agit majoritairement de déplacements domicile-travail (45 %), puis de trajets pour des visites à de la famille ou des amis (28 %), pour se rendre sur son lieu d'étude (13 %), ou encore réaliser des achats (10 %). Les usages du tramway sont donc variés, certains se déplacent aussi pour réaliser des démarches administratives ou rechercher un emploi.

L'enquête montre que dans les cas de trajets domicile-travail/lieu d'étude, l'usage du tramway n'est pas systématiquement quotidien (alors que les trajets le sont). Les travailleurs et étudiants qui l'utilisent quotidiennement sont généralement ceux qui ont les plus longues distances à parcourir. Le tramway est en effet vu unanimement comme le meilleur moyen de parcourir rapidement de longues distances à moindre coût. La foule aux heures de pointe et le temps d'attente aléatoire (entre 5 et 30 minutes, sans indication) découragent d'autres travailleurs, qui le prennent certains jours, s'ils l'aperçoivent à l'approche :

> « C'est trop compliqué, il y a trop de monde le matin, dès la première station, et on ne sait pas quand il va arriver. Je le prends parfois le matin si je le vois arriver au loin et souvent le soir, j'ai plus le temps. Sinon je prends les minibus. »

Le problème du manque de transport et du temps d'attente aux heures de pointe est d'ailleurs plus global et concerne aussi les minibus-taxi, qui de surcroît profitent de ces moments d'affluence pour augmenter leurs prix, au point que certains optent finalement pour de longues distances de marche.

Des trajets laborieux

Tadesse est chauffeur pour un ambassadeur et gagne 6 000 ETB par mois (186 euros courants). Il est marié et père de 3 enfants, son épouse est femme au foyer. Ils louent un appartement dans un condominium à Summit. Le loyer est de 3 000 ETB. Il travaille dans un quartier au nord de Megenagna.

« Pour aller au travail je peux prendre 2 minibus ou un minibus et le tram pour 3 stations. Je préfère ne pas prendre le tram car on ne sait jamais quand il va arriver. Dans le minibus je dirais que je passe environ 20 minutes, mais souvent il faut attendre 30 minutes à 7 heures le matin et le soir encore plus. En ce moment je préfère marcher, en plus ils augmentent les prix à ces heures-là, c'est 10 ETB. Je rentre donc à pied, je mets une heure et quart. Je ne suis pas le seul, de nombreuses personnes marchent. J'utilise le tramway le week-end, pour aller voir ma famille à Mexico ou Tor Hayloch. C'est plus rapide et moins cher que le minibus pour les longues distances. De chez moi à Tor Hayloch c'est rapide et ça coûte 6 ETB, alors qu'en minibus il faudrait en prendre trois et ce serait 12 ETB en tout, le double. Donc le tramway c'est vraiment bien pour ça, surtout pour les personnes comme moi qui n'ont pas beaucoup de moyens[61] ».

Les usagers sont généralement très satisfaits lorsqu'ils se déplacent à des moments où la fréquentation est moindre, en journée ou le week-end, pour les loisirs et les achats (acheter loin de son quartier des produits moins onéreux, avec un coût de transport raisonnable), ou encore simplement pour se « promener ». Ce constat est en décalage avec l'objectif principal du projet, fournir une solution de mobilité pour l'accès au travail.

Des trajets longs et multimodaux

En termes de lieu de résidence, la majorité des usagers enquêtés (65,5 %) habite des zones plutôt éloignées des quartiers centraux de la capitale. Les passagers enquêtés parcourent entre 3 et 35 stations (en moyenne 9,3). Plus de la moitié (53,4 %) parcourt entre 5 et 10 stations, 27 % entre 11 et 15 stations, 10 % moins de 5 stations et 9,5 % plus de 15 stations. Le temps de trajet dans le tramway se situe majoritairement entre 20 et 40 minutes.

61. Cette dernière affirmation est à relativiser au regard des caractéristiques socio-économiques du foyer de Tadesse, qui correspondent à la tranche moyenne des classes moyennes d'Addis-Abeba.

Seulement 25 % des usagers enquêtés se déplacent à pied pour arriver à la station de tramway et la quitter. Les autres prennent un moyen de transport motorisé, généralement les minibus-taxis, pour se rendre et/ou partir des stations de tramway. Les trajets effectués sont ainsi majoritairement multimodaux.

Tableau 2 : Moyen de transport précédant ou suivant le trajet en tramway

Effectif (nombre de personnes)		suivant				
		pied	minibus	bus	voiture	Total
précédant	pied	50	38	1	1	90
	minibus	49	40	3	2	94
	bus	8	5	0	0	13
	voiture	2	1	0	0	3
Total		109	84	4	3	200

Source : enquête de l'auteur, Addis-Abeba, avril 2017.

Les temps passés dans les transports avant et après le tramway varient respectivement entre 15 et 40 minutes. Les trajets dans leur globalité sont donc généralement relativement longs, avoisinant l'heure et la dépassant pour la plupart.

Le passage entre les différents modes de transport est parfois délicat. Certaines stations de tramway donnent directement sur la route, parfois sans passage piéton dédié, et les traversées sont délicates. L'étape de la billetterie est aussi souvent vécue comme pénible. Les passagers achètent, pour chaque trajet effectué, leur titre de transport dans des billetteries, souvent (mais pas systématiquement) proches des stations mais qui impliquent ici encore des traversées parfois périlleuses. Un système de carte électronique a été pensé mais n'est pas en service. L'idée de créer des plateformes multimodales aux stations les plus fréquentées est aussi en projet. Pour l'heure, l'intermodalité n'est guère facilitée par les configurations et équipements existants.

L'étape du tramway permet néanmoins de réduire les temps de trajets et facilite pour certains l'accès à la ville. C'est le cas notamment pour certains habitants de zones de condominiums situées à l'est de la ville, qui se rendent en tramway sur leur lieu de travail, dans des quartiers plus centraux de la capitale. Sans l'étape du tramway, les trajets seraient possibles mais plus onéreux et plus pénibles. Il joue en ce sens un facilitateur d'accès à la ville pour ces habitants.

Summit condominium et accès à la ville

© Clélie Nallet, Addis-Abeba, avril 2017.

Cette photographie a été réalisée durant l'après-midi dans la zone de Summit condominium, à l'est de la ville. Durant la journée, lorsque les travailleurs ont quitté leur domicile, on n'aperçoit dans les rues que quelques piétons et quasiment aucun véhicule. En s'approchant des bâtiments, on rencontre de nombreux habitants qui ne quittent guère le quartier : ceux qui tiennent des boutiques et des restaurants au rez-de-chaussée des immeubles, des femmes au foyer et des inactifs, souvent jeunes. Pour ces derniers, le repli sur le quartier est en partie lié à un accès à la mobilité privilégié au sein des ménages à ceux qui sont effectivement ou potentiellement « utiles » (actifs, scolaires). Dans un contexte de rareté des ressources, l'accès des actifs à la ville passe par une restriction des besoins de déplacement des autres catégories de citadins[62]. Leur enfermement sur le quartier est aussi accru par la pénibilité des déplacements à longue distance.

L'enquête montre d'autre part que le tramway a permis de réduire la pénibilité des déplacements domicile-travail de nombreux habitants et facilité leur accès à la ville. Le terme « réduire » est adapté car l'accès à la

62. Pour un cas d'étude détaillé sur ces phénomènes de repli, voir L. Diaz Olvera *et al.*, « Étalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey », *in* Y. Bussiere et J.-L. Madre (dir.) *Démographie et transport. Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 147-175.

station de tramway n'est pas direct. Cela implique un trajet de minibus d'une dizaine de minutes (sans compter l'attente) pour accéder à la station de tramway, parfois précédé d'un autre trajet en « bajaj » (véhicule triporteur) qui relie certaines zones des condominiums aux arrêts de minibus. Ensuite, ceux qui utilisent le tramway vivent cette partie du trajet comme un gain de temps et d'argent significatif, qui leur permet de se rendre plus facilement sur leur lieu de travail, mais aussi d'effectuer d'autres déplacements (loisirs, visites, démarches administratives par exemple).

Satisfaction et représentations

Lors des entretiens-usagers, la majorité (80,5 %) se déclare satisfaite, 12,5 % sont moyennement satisfaits et 6,5 % sont insatisfaits du service offert par le tramway. Il est toutefois nécessaire de relativiser le grand nombre de déclaration de satisfaction, étant donné que le tramway est un projet phare du gouvernement, qui laisse peu d'espace à la critique.

Les raisons de satisfaction les plus fréquentes portent sur le prix abordable et la rapidité des trajets, sur les longues distances parcourues à « prix minimum ». Ainsi, un passager, ancien général sexagénaire, déclare :

> « I use it for everything. To shop, to visit friends and family. It is a very important mean of transportation. It is easy and cheap as well. I use it to go from here [mercato] to every corner: stadium, any place, sometimes Kality or Piassa… Of course I am happy with it. Young and old people use it. You save time and it is really cheap: long distance for minimum price[63]. »

Certains passagers, plus mesurés, considèrent le tramway plus avantageux que le minibus, tout en pointant certaines difficultés :

> « It is not bad. In the morning and afternoon, the road is very crowded. Even if there are too many people in the train, it is better and faster than minibus. Sometimes it is out of use or full but it is good because it is not expensive and when the road is crowded the train goes quickly. When it is really really busy I don't use it, I take the minibus instead[64]. »

[63] « Je l'utilise pour tout. Pour faire du shopping, pour rendre visite à mes amis et ma famille. C'est un moyen de transport très important. Il est simple et pas cher. Je l'utilise pour aller d'ici (Mercato) à tous les coins : Stadim, n'importe quel endroit, parfois Kality ou Piassa… Bien-sûr je suis satisfait. Les jeunes et les personnes âgées l'utilisent. Vous gagnez du temps et c'est vraiment peu onéreux : de longues distances au prix minimum. »

[64] « Ce n'est pas mal. Dans la matinée et l'après-midi, la route est très embouteillée. Même s'il y a trop de monde dans le tram, c'est mieux et plus rapide que le minibus. Parfois, il est hors d'usage ou bondé mais ça va car ce n'est pas cher et quand la route est très fréquentée le train va vite.

Les insatisfaits décrivent des trajets pénibles : foule, mauvaises odeurs, manque de confort, mais surtout manque de régularité et de rames.

> « Sometimes there are so many people that I can't breathe. It is often late, I wait too much, sometimes 30 minutes. The capacity is not enough, we need more trains. They need to add more trains and lines. This is a very important mean of transportation, we need to have it everywhere in the city[65]. »

En termes de sûreté, le tramway est perçu comme comportant moins de risques d'accident que le minibus. Il est néanmoins décrit par certains comme un endroit privilégié des voleurs et peu sûr pour les femmes.

Hanna, jeune femme agent-comptable, utilise le tramway quotidiennement, à 8h et 17h30. Elle habite à 10 minutes à pied de la station Tor Hayloch avec sa famille et travaille à côté de la station Aya Hulet (trajet de 12 stations sur la ligne Est-Ouest).

« Je n'aime pas ça. Il y a des voleurs, il fait très chaud. D'un autre côté, les minibus sont aussi surpeuplés et c'est plus cher. Un trajet me coûterait 7 ETB en minibus alors qu'il me coûte 4 ETB en tram. Mais c'est surtout une question de temps. Je gagne beaucoup de temps avec le tram, il n'y a pas de bouchon, je mets 15 minutes alors qu'en minibus il faut faire un changement et ça prendrait minimum 45 minutes. Donc je suis satisfaite pour le prix et la vitesse, mais il fait trop chaud et il y a des voleurs. Un ami s'est fait voler aujourd'hui 1 000 ETB dans le tram. Parfois ça sent mauvais et ça peut être mal fréquenté. En tant que femme il y a de gros problèmes, ce n'est pas facile, les gens se collent. Au début c'était bien, il n'y avait pas beaucoup de passagers. Maintenant on ne peut plus s'asseoir. Pendant un mois c'était presque vide, les gens étaient effrayés. Maintenant tout le monde le prend. Même les personnes âgées n'ont plus peur.

Quand le trafic est beaucoup trop important, je ne prends pas le tram, je prends plutôt le minibus. »

65 « Parfois, il y a tellement de monde que je ne peux pas respirer. Le tramway est souvent en retard, j'attends trop longtemps, parfois 30 minutes. La capacité n'est pas suffisante, nous avons besoin de plus de trains. Ils doivent ajouter plus de trains et de lignes. C'est un moyen de transport très important, nous devons l'avoir partout dans la ville. »

Malgré ces désagréments, le tramway est majoritairement considéré par les passagers comme un symbole de la modernité d'Addis-Abeba, qui « rend la ville belle[66] ». Les contrôles effectués aux stations relatifs aux nombreuses interdictions, *a priori* plutôt handicapantes, telles que transporter les éléments de base de la cuisine éthiopienne (du kébé, certaines épices, des animaux), sont vécus comme un gage de cette modernité : « On ne prend pas le tram n'importe comment, ici, c'est moderne. » Les représentations sociales qui se jouent dans le tramway sont marquées par une ambivalence entre ces marqueurs de la modernité proclamée, et une fréquentation parfois jugée peu en phase avec cette dernière (foule, odeurs, mauvaises fréquentations).

66. Là encore, il est nécessaire de prendre de la distance avec ces affirmations, qui sont avant tout le signe d'une intériorisation du discours officiel par la population.

Conclusion

Le tramway d'Addis-Abeba a été pensé comme un projet vitrine de valorisation de l'espace urbain et comme une solution de transport de masse aux grands enjeux d'urbanisation et d'étalement des grandes villes africaines.

L'étude montre que les besoins de mobilité dans cette ville en pleine transformation sont en effet considérables. Ces besoins sont présents aussi bien dans les quartiers centraux densément peuplés et congestionnés que dans les quartiers plus récents et de plus en plus éloignés, souvent mal reliés au reste de la ville, ce qui pose l'importante question de l'accès à la ville.

Le tramway d'Addis-Abeba répond partiellement à ces enjeux. L'étude des usages montre que deux ans après sa mise en service, le tramway offre une solution de transport rapide et abordable, qui facilite l'accès à la ville à des résidents éloignés et à des personnes précaires. La mise en place de la deuxième phase initialement planifiée, consistant en un allongement des lignes existantes, viendrait renforcer ces effets bénéfiques, de nouveaux quartiers plus éloignés restant encore isolés du réseau existant. Mais la réalisation de cette deuxième phase est pour l'heure incertaine, la gestion du réseau existant étant actuellement l'objet de défis techniques (entretien du matériel roulant, gestion du trafic quotidien, réalisation du transfert de compétences) et financiers (question du remboursement du prêt) pressants.

En termes de fréquentation, le pari est réussi, les usagers sont nombreux et majoritairement satisfaits de ce nouveau moyen de mobilité, rapide et peu onéreux. Mais la foule aux heures de pointe est significative d'un problème plus global que la pénibilité des trajets pour les usagers : le tramway d'Addis-Abeba est sous-dimensionné vis-à-vis des besoins de mobilité existants. Si l'étude montre qu'il contribue réellement à améliorer la mobilité des résidents, nous ne pouvons actuellement pas parler de solution de transport de masse. Pour l'heure, le tramway améliore mais ne transforme pas. Le manque de fréquence, de rame et d'intégration au réseau de transport existant est un frein à cette transformation. Le discours officiel de l'ERC, au fait de ces difficultés, met en avant les réalisations rendues possibles par la mise en place du tramway, tout en rappelant qu'un projet de cette envergure a besoin de temps pour être réellement efficace, mais aussi en pointant les difficultés liées au manque de moyens. Le côté vitrine du projet a conduit à des choix onéreux, sans qu'ils soient pour autant les plus adaptés aux réalités de terrain.

institut français
des relations
internationales