

Congrès ATEC ITS France

24 et 25 Janvier 2017

Info trafic : déplacements intelligents et nouvelles économies en Afrique

Par Barthélemy KOUAME,
Directeur Général de ACTUROUTES,
Secrétaire Général de ITS Côte d'Ivoire.
barthelek@acturoutes.info,
www.acturoutes.info
Abidjan – Côte d'Ivoire

Introduction

Il y a des images de route à Abidjan que les habitants eux-mêmes auront du mal à reconnaître. Surtout, si elles sont en Noir et Blanc. La surcharge que laissent voir ces routes atteint parfois un niveau tel qu'ils auraient certainement voulu que cela soit une réalité d'ailleurs...

En 2009, selon les autorités, les embouteillages à Abidjan faisaient perdre 12 milliards par an à l'économie ivoirienne. Une étude soutenue par la Banque mondiale avait contribué à forger cette conclusion.

<https://www.acturoutes.info/page.php?p=1&id=903>

(Voir l'article de ACTUROUTES, paru le 04 juillet 2009).

7 ans après, les chiffres ont peut-être évolué mais la configuration générale semble figée. Ce n'est pas faute d'efforts, notamment chez les dirigeants. Un nouveau pont a été construit entre le Nord et le Sud, de nouvelles routes et de nouveaux échangeurs ont vu le jour : le problème, c'est comment on se déplace à Abidjan ? Informé ou ignorant ? Futé ou maladroit ?

Notre communication va tenter de montrer, en partant du cas de la ville d'Abidjan, comment l'info trafic peut conduire à des déplacements intelligents et porter les nouvelles économies en Afrique.

1/ Enjeux et objectifs

Les enjeux et les objectifs se résument ainsi : rendre les déplacements intelligents. Donner de la visibilité à la ville, au pays. Générer des revenus. Participer à la création d'emplois durables, lutter contre la pauvreté.

En l'absence de troubles, et autres crises violentes, qu'est-ce qui brouille l'image de cité chaleureuse et accueillante d'une ville africaine ? Ce sont les tracasseries routières :

- D'un côté, des barrages (physiques ou immatériels) érigés par l'homme pour retarder les usagers de la route
- De l'autre, des bouchons interminables sur les routes qui empêchent de boucler son programme à temps

Si le premier peut dépendre de décisions que les autorités ont parfois le courage de prendre, le second cas est plus complexe. Ce ne sont pas juste des décisions qu'il faut prendre. Il faut des exercices réguliers, permanents. Il faut que les usagers y soient permanemment réceptifs, pour que ça marche.

Dans un pays comme la Côte d'Ivoire, l'info trafic a à la fois l'avantage de soutenir l'économie et de la créer. Tout en contribuant à « nettoyer » l'image d'une ville comme Abidjan. Cela s'applique à plusieurs autres capitales africaines que nous avons déjà visitées. Des études réalisées dans d'autres villes africaines le démontrent également. D'ailleurs plusieurs d'entre ces villes sont demandeuses de l'info trafic.

Soutenir l'économie, c'est aider les entreprises et les acteurs existant à circuler sans entrave, ou à optimiser leur mobilité, malgré les blocages. Créer l'économie, l'info trafic le fait également par la formation d'équipes de travail rémunéré. Cela nécessite aussi bien l'acquisition de matériel, d'investissements en tous genres, que la production de revenus à partager. Bref, il s'agit de créer des

entreprises ou des entités économiques viables et profitables à tout le pays dans lequel elles sont implantées.

La création et l'animation d'un service info trafic fait nécessairement appel à un modèle économique, qui peut et doit attirer des investisseurs aussi bien locaux qu'étrangers. Les retours sur investissement sont plus que prometteurs.

L'info trafic vise également à créer et à renforcer un système de transport multimodal.

2/ Etat des lieux

Absence de stations d'informations dédiées à la route et aux transports. Absence de prévisions. Quelques spots gouvernementaux à la télévision publique, ainsi que des insertions publicitaires dans la presse pour quelques cas de gros travaux (inaugurations ou visites des autorités). Résidents toujours surpris, visiteurs déprogrammés et voyageurs déstabilisés.

Oui, selon des anciens qui ont vu naître la première autoroute de Côte d'Ivoire (143 km), un système d'alerte avait été disposé tout au long de cette voie. Les usagers pouvaient signaler des accidents et autres incidents grâce à des téléphones fixés aux abords de la route. Au bout, une sorte de PC (poste de contrôle ou poste central) installé à la sortie nord d'Abidjan permettait d'informer sur le tronçon tous ceux qui allaient justement sortir d'Abidjan.

C'était dans les années 1980, et un peu dans les années 1990. Mais ce système déjà révolutionnaire n'a pas survécu au vol et autres attaques portés contre les installations téléphoniques. De plus, il n'y a pas eu de suivi.

ACTUROUTES est né en 2008, dans un contexte marqué par l'ascension fulgurante du téléphone mobile, à un moment où aucun service à l'utilisateur, prenant aussi bien en compte l'état que les conditions de la circulation. Il faut reconnaître qu'une radio privée, Nostalgie, avait déjà créé une rubrique baptisée « la souris de la route ». Mais cette rubrique ne donnait que des informations, pendant ce qu'elle considère comme heures de pointe, ne prenant pas en compte les week-ends et jours fériés. De plus, les informations étaient uniquement focalisées sur l'état du trafic (route embouteillée ou non).

L'idée de ACTUROUTES a été de gérer l'information trafic, sur l'état et les conditions. Dire que la route est chargée, c'est bien, mais donner les conditions qui prévalent sur la route, en même temps que l'état du trafic, c'est mieux. Voilà l'idée de ACTUROUTES. Pour cela, il fallait des équipes dédiées, des locaux propres à l'activité, des investissements... Pouvoir verser des salaires sur la durée aux travailleurs. Bref, il fallait une entreprise à part entière, avec des outils, des services et des résultats à atteindre.

3/ Méthodologies et contenu

La collecte, le traitement et la diffusion de l'information. Voilà les trois éléments clés qui constituent le service info trafic de ACTUROUTES. C'est un service multi-support, multi-canal, et permanent. Nos informations sont soit directement commercialisées (accès immédiat après règlement) soit diffusées gratuitement. Cela dépend du support.

La collecte

Elle a commencé comme dans beaucoup d'expériences réussies d'info trafic. Travail humain et mécanique, sans autre outil qu'un téléphone portable pour relater l'état et les conditions du trafic. Aujourd'hui, cette façon de faire demeure mais elle a été profondément renforcée. Non seulement, la collecte n'est plus faite par les seuls agents de ACTUROUTES (avec la collaboration de la police, de la gendarmerie, des pompiers, des collectivités...), mais il y a que des outils technologiques y ont été intégrés : cameras d'observation, applications, réseaux sociaux, bientôt des capteurs...

Le traitement

Une dizaine d'agents traitent tous les jours les données issues de la collecte. Le travail se fait tous les jours, y compris week-ends et jours fériés, de 06h00 à 22h00. Le traitement implique le recoupement des données, le choix des événements à mettre en avant, la rédaction des infos à diffuser, dans des

termes qui allient professionnalisme et pragmatisme. Il faut se faire comprendre.

La diffusion

La diffusion est opérée du centre de traitement des données. Plusieurs supports sont exploités : web, radio, téléphone mobile, télévision, écran public, smartphone, écran led, Panneau à messages variables (PMV, à venir) et bientôt Tableau à message (TMV) variable...Un projet de radio routière baptisé « Acturoutes radio » est également en marche...Chaque support obéit à des caractéristiques, en terme de format du message et de contenu du message.

4/ Résultats théoriques ou expérimentaux et interprétations

Abidjan : plus d'un demi-million (500 mille) personnes ont déjà utilisé au moins une fois, par abonnement payant, le service Info Trafic. Cette estimation porte sur la période 2010-2016 et elle concerne le téléphone portable. Il y a aussi que la technologie et le modèle économique qui va avec, utilisée par le service info trafic, a été précurseur de la naissance d'une nouvelle façon d'éditer pour les médias en général. Aujourd'hui, en Côte d'Ivoire et dans la sous-région, la technologie USSD a fait naître de très nombreux services d'actualité générale sur téléphone mobile.

Cela est à mettre à l'actif de l'info trafic développée par ACTUROUTES. Mais, le revers de la médaille, c'est que cela réduit considérablement la part de marché du service info trafic auprès des abonnés du téléphone mobile dont les budgets bien évidemment doivent se répartir sur plusieurs services.

Toutefois, le modèle séduit dans d'autres villes d'Afrique: Dakar (Sénégal) en a fait une copie baptisé Tallybi, en 2016. Ouagadougou (Burkina Faso) devrait être opérationnelle cette année avec une représentation de ACTUROUTES. Yaoundé et Douala (Cameroun), Lusaka (Zambie) et Addis Abeba (Ethiopie), Libreville (Gabon) devraient suivre.

5/ Déploiement et voies de progrès

Comme mentionné plus haut, Dakar (Sénégal) en a fait une copie baptisé Tallybi, en 2016. Ouagadougou (Burkina Faso) devrait être opérationnelle cette année avec une représentation ACTUROUTES. Yaoundé et Douala (Cameroun), Lusaka (Zambie) et Addis Abeba (Ethiopie), Libreville (Gabon) devraient suivre.

Les opportunités existent. La demande est réelle. Il faut maintenant que le service, par son contenu affiche une grande fiabilité. Voilà le défi que ACTUROUTES entend relever. Et c'est ce qui attend tout opérateur info trafic en Afrique.

Pour ce faire, nous créons les outils de collecte, en lançant notamment une application inédite, qui couvre tout le continent. Mais nous créons également les supports de diffusion. Après le lancement dès 2010 des écrans publics (pour hôtels, supermarchés, galeries...) nommés Acturoutes Ecran, nous lancerons dans les mois qui suivent le Tableau à Messages Variables (TMV). Sans oublier que le Bouchommètre a une double fonction : outil de collecte et support de diffusion. On n'oublie pas non plus les Panneaux à messages variables (PMV), lancés en 2014.

Notre stratégie intègre la sensibilisation, notamment par l'organisation d'événements : le Club Mobilité, conférence périodique réunissant les acteurs ivoiriens de la route et des transports ; et The Africa Road Builders, cérémonie de distinction des acteurs des routes et des transports en Afrique, en marge des Assemblées Annuelles de la BAD (Banque Africaine de Développement).

Dans les 18 prochains mois, ACTUROUTES entend connecter au moins un million de personnes, de façon permanente, à l'info trafic, grâce à ses inventions et à son savoir-faire. Nous ambitionnons de couvrir au moins 5 pays africains, notamment grâce au Bouchommètre, au TMV et à radio ACTUROUTES.

Dans tous les cas, cela nécessitera la création de compagnies info trafic locales. Les prévisions de chiffre d'affaires annuel sont estimées à environs 14 milliards de francs CFA (au moins 21 millions d'euros) par an, dans chaque pays visé. Si les investissements suivent dès maintenant (2017), ce résultat peut être atteint à partir de 2019, au plus tard en 2021. L'info trafic va par ailleurs aider toutes les autres compagnies locales existantes à améliorer leurs rendements et leurs chiffres d'affaires.

6/ Conclusions

Grâce à l'info trafic de ACTUROUTES, la presse ivoirienne dans son ensemble a trouvé un modèle économique. Des organes anciens qui avaient du mal à vendre se sentent désormais revigorés. Cet espoir est même partagé dans des pays autour de la Côte d'Ivoire.

C'est le symbole que l'info trafic peut être la lumière qui éclaire tout le monde, quand le temps est sombre. Toutes les entreprises en générales se porteront mieux si elles peuvent bénéficier d'info trafic fiable, permettant d'optimiser leur temps de travail et d'empêcher ainsi les pertes colossales dont on a parlé en début d'exposé.

C'est toute l'économie qui gagnera, en définitive. De plus, info trafic ne va pas sans info sur l'environnement, infos les obstacles à un meilleur climat. C'est dire combien de fois, l'info trafic peut tirer les villes africaines vers des villes durables.

En investissant dans l'info trafic en Afrique, on crée d'abord une économie à part entière : investissement massif, création d'emploi, augmentation du pouvoir d'achat des populations, augmentation des revenus fiscaux...Augmentation du PIB et du PNB.

Pendant longtemps et ça continue d'ailleurs, les gouvernants africains ont misé sur l'organisation et le financement des infrastructures routières et de transport, pour répondre à l'adage qui dit que « la route précède le développement ». Il faut aujourd'hui, comprendre que « la route, c'est déjà le développement » et que « l'info trafic, c'est le développement durable ».

Je vous remercie.