

Adopter le transport informel :

Un nouveau paradigme de la mobilité urbaine

Fatima Arroyo-Arroyo
Spécialiste senior des transports urbains
Banque mondiale

AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à titre d'information. En cas de divergences, la version originale prévaut.



TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS EN AFRIQUE



Example of minibus-taxi, photographed in Lagos, Nigeria.



Example of midibus, photographed in Dakar, Senegal.



Example of sedan shared-taxi, photographed in Dakar, Senegal.



Example of motorcycle-taxi, photographed in Lagos, Nigeria.

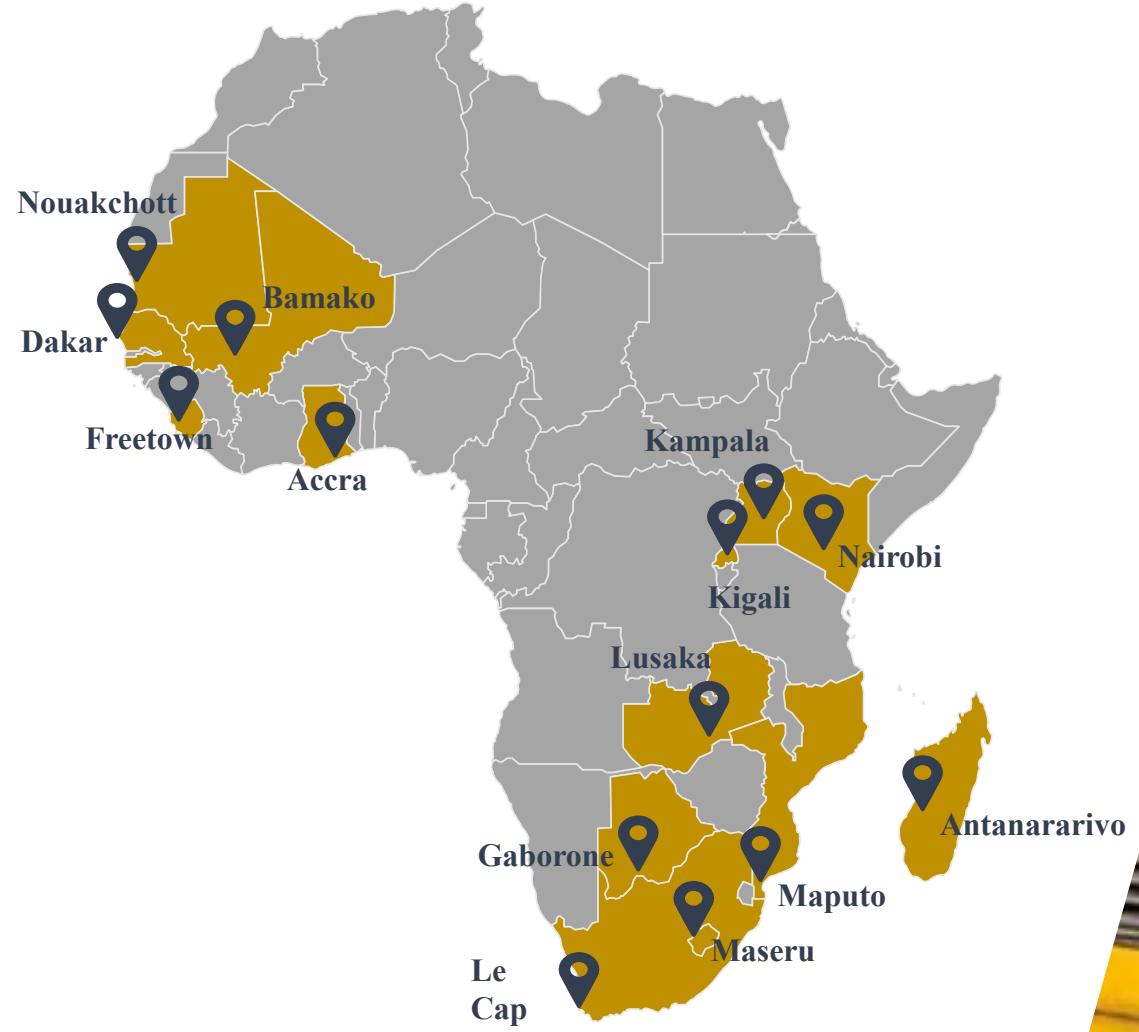
- 70 à 90 % des déplacements des physiothérapeutes
- Le TPI restera dominant pendant des décennies

UN CHANGEMENT DE PARADIGME EST NÉCESSAIRE

1. Comprendons-nous suffisamment bien le TPI dans les villes d'Afrique subsaharienne ?
2. Quelles sont les expériences pratiques — en Afrique subsaharienne et ailleurs — qui montrent comment le TPI peut être amélioré, et quels enseignements pouvons-nous en tirer ?
3. Alors, à quoi ressemble une voie réaliste et réalisable pour l'avenir ?



COMPRENDRE LE TRANSPORT INFORMEL EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE



LES TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS (TPI) SONT L'ÉPINE

DORSALE DE LA MOBILITÉ DANS LES VILLES AFRICAINES



Ville	Transport formel de passagers			Transport informel de passagers		
	Train de banlieue	Réseau express d'autobus transport rapide par autobus service de bus rapides système de bus rapides liaisons rapides par autobus système de liaisons rapides par bus services d'autobus express BRT	Bus formel	Minibus	Taxi berline partagée	Moto-taxi
Accra	Non	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Oui, mais pas autorisé
Antananarivo	Non	Non	Non	Oui, primaire	Oui	Oui, non autorisé
Bamako	Non	Non	Non	Oui, primaire	Oui	Oui, non autorisé
Le Cap	Oui	Oui	Oui	Oui, primaire	Oui	Non
Dakar	Oui	Oui	Oui	Oui, primaire	Oui	Oui
Freetown	Non	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Oui
Gaborone	Oui (interurbain)	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Non
Kampala	Non	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Oui
Kigali	Non	Non	Oui, primaire	Non autorisé dans la ville	Non	Oui
Lusaka	Non	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Oui
Maputo	Oui	En cours de développement	Oui	Oui, primaire	Non	Oui, non autorisé
Maseru	Non	Non	Oui	Oui, primaire	Oui	Non
Nairobi	Oui	En cours de construction	Oui	Oui, primaire	Non	Oui
Nouakchott	Non	Non	Oui	Oui	Oui, primaire	Oui

Légende

Oui, mode primaire

Oui

En cours d'élaboration/de construction

Non

UN ÉVENTAIL DE TRANSPORTS PUBLICS INFORMELS

Il n'y a pas de distinction binaire entre informel et formel



Caractère informel
du service



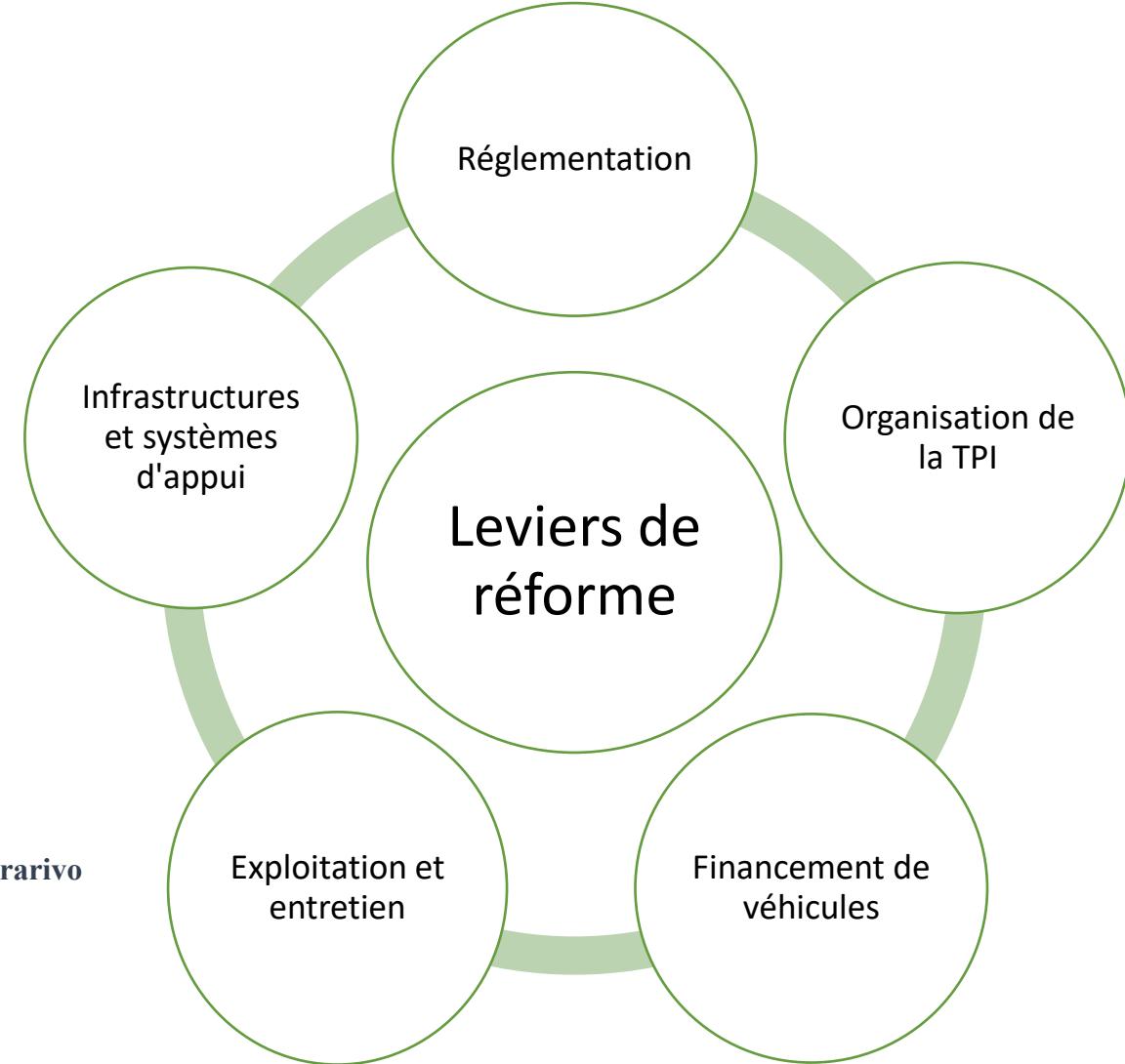
Caractère informel
de l'autorité



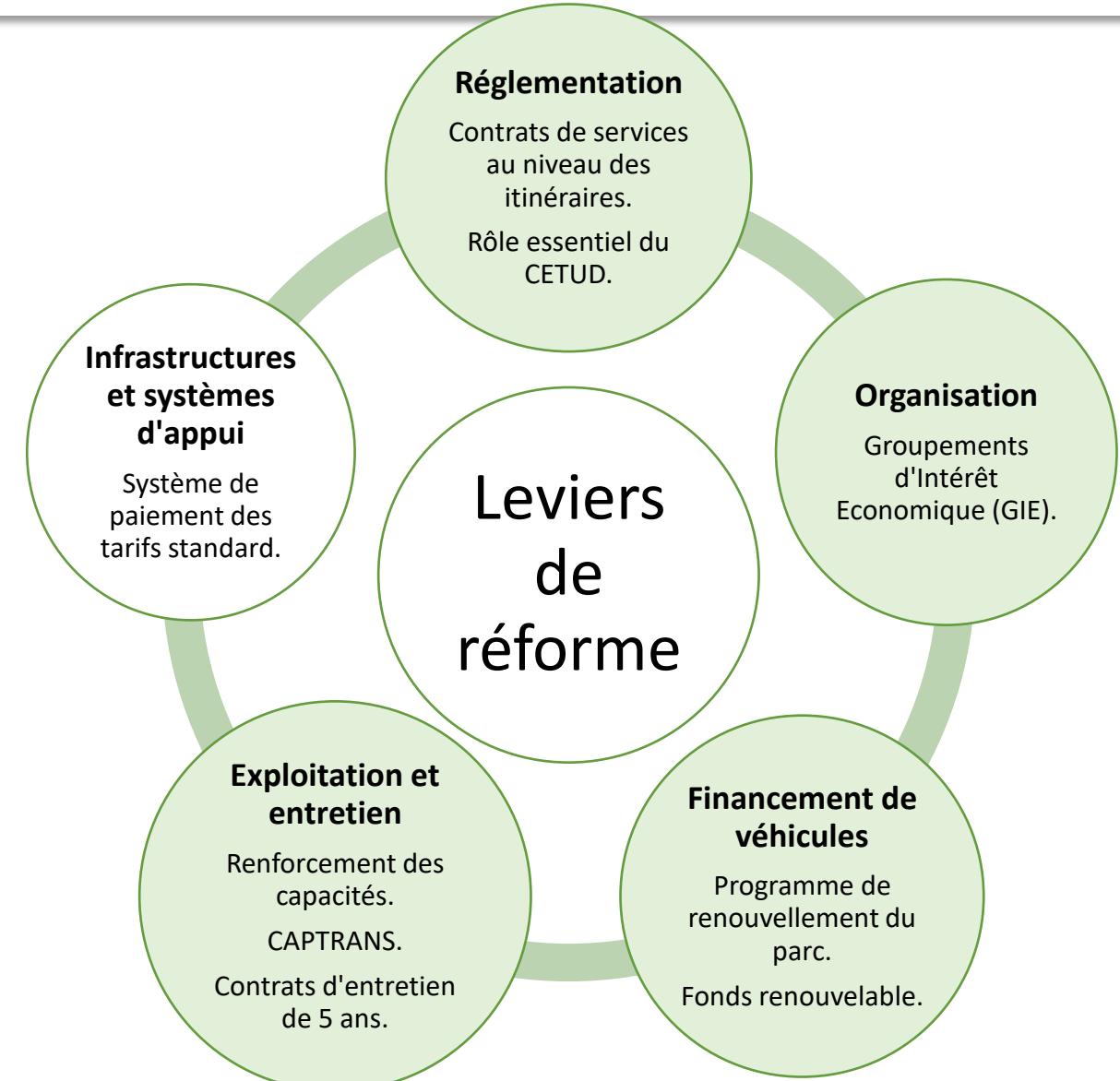
Caractère informel
de l'organisation



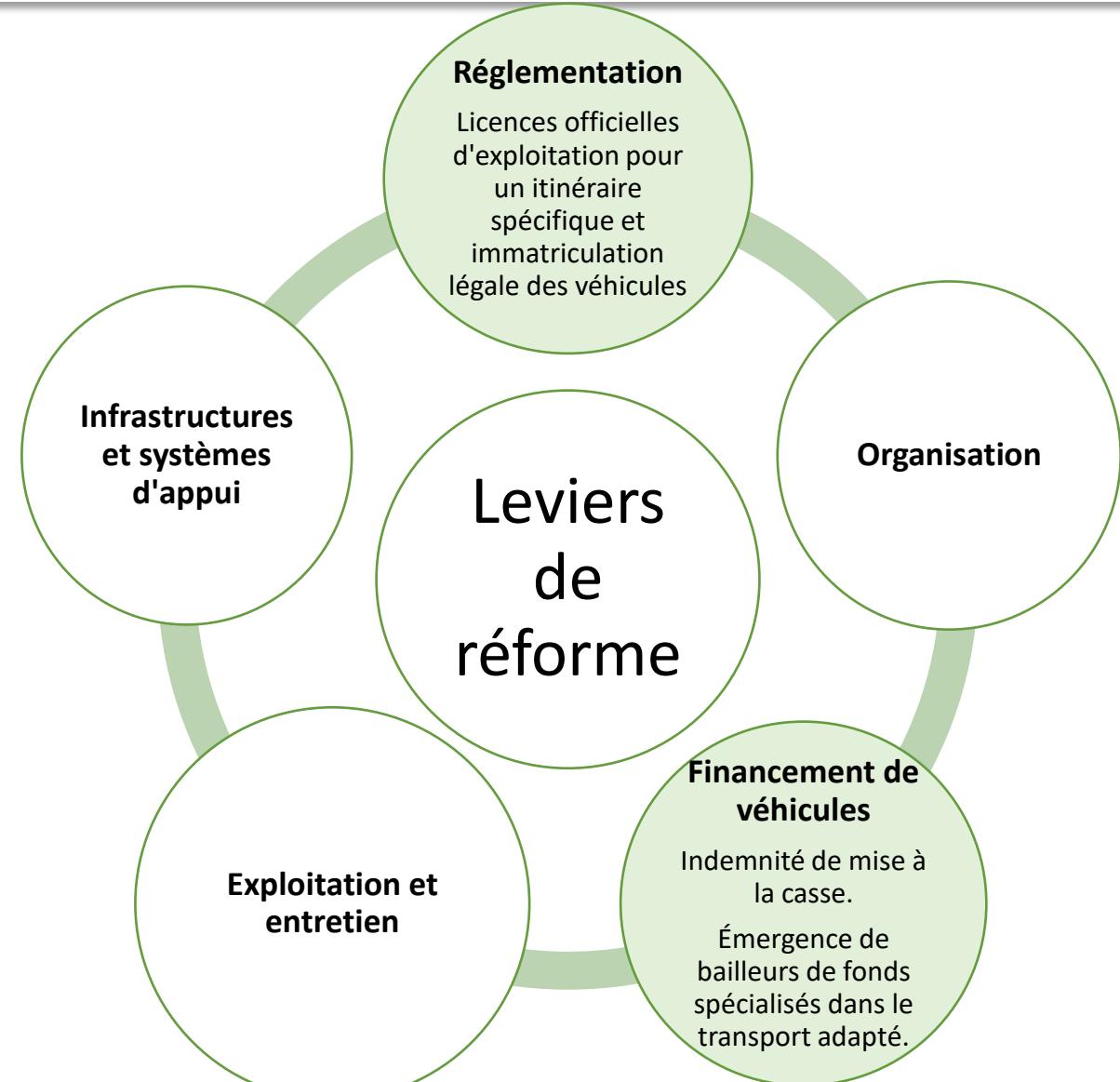
EXPÉRIENCES PRATIQUES DE REFORCEMENT DU TPI



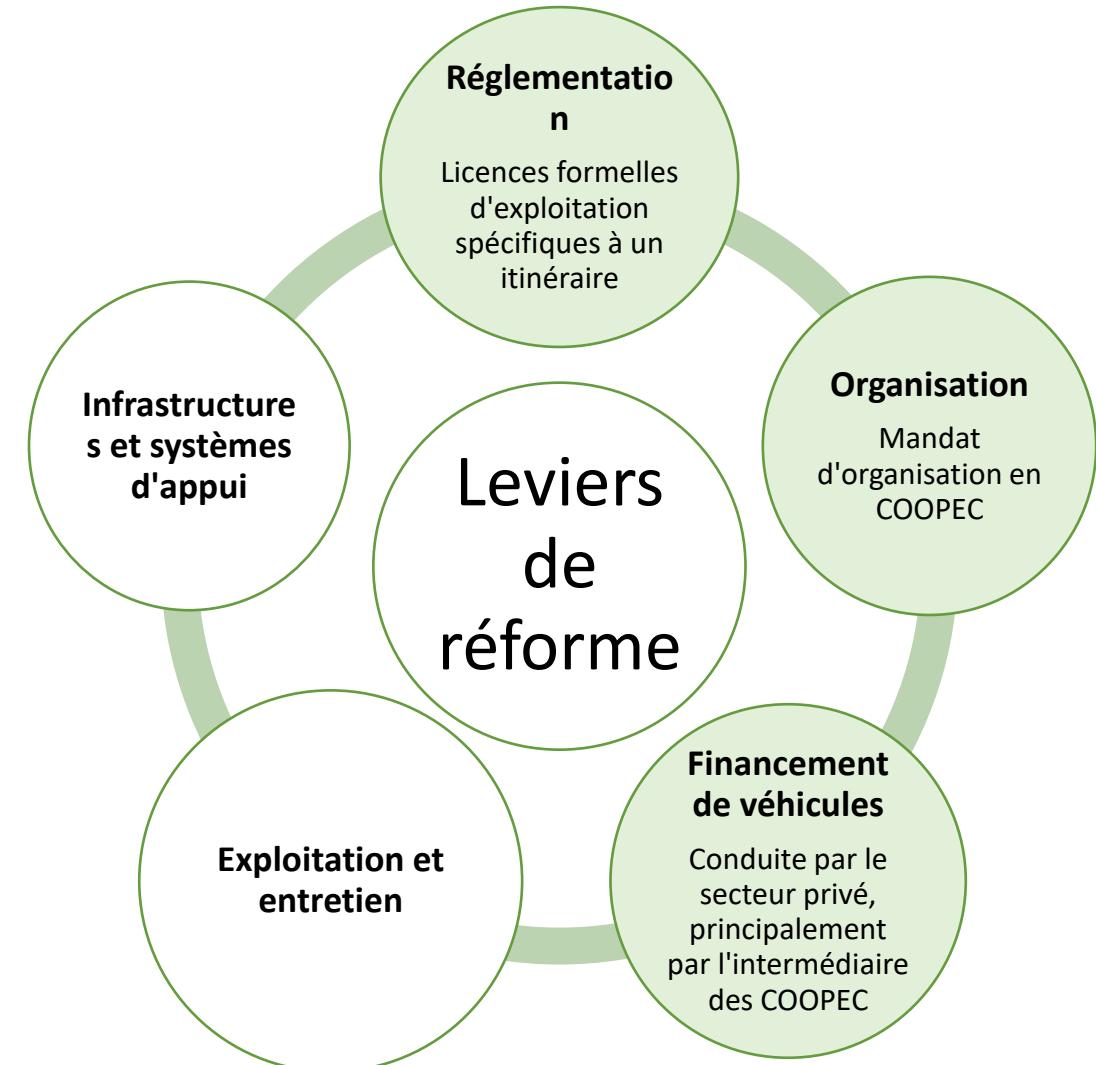
RENFORCEMENT DU TRANSPORT INFORMEL AU SÉNÉGAL



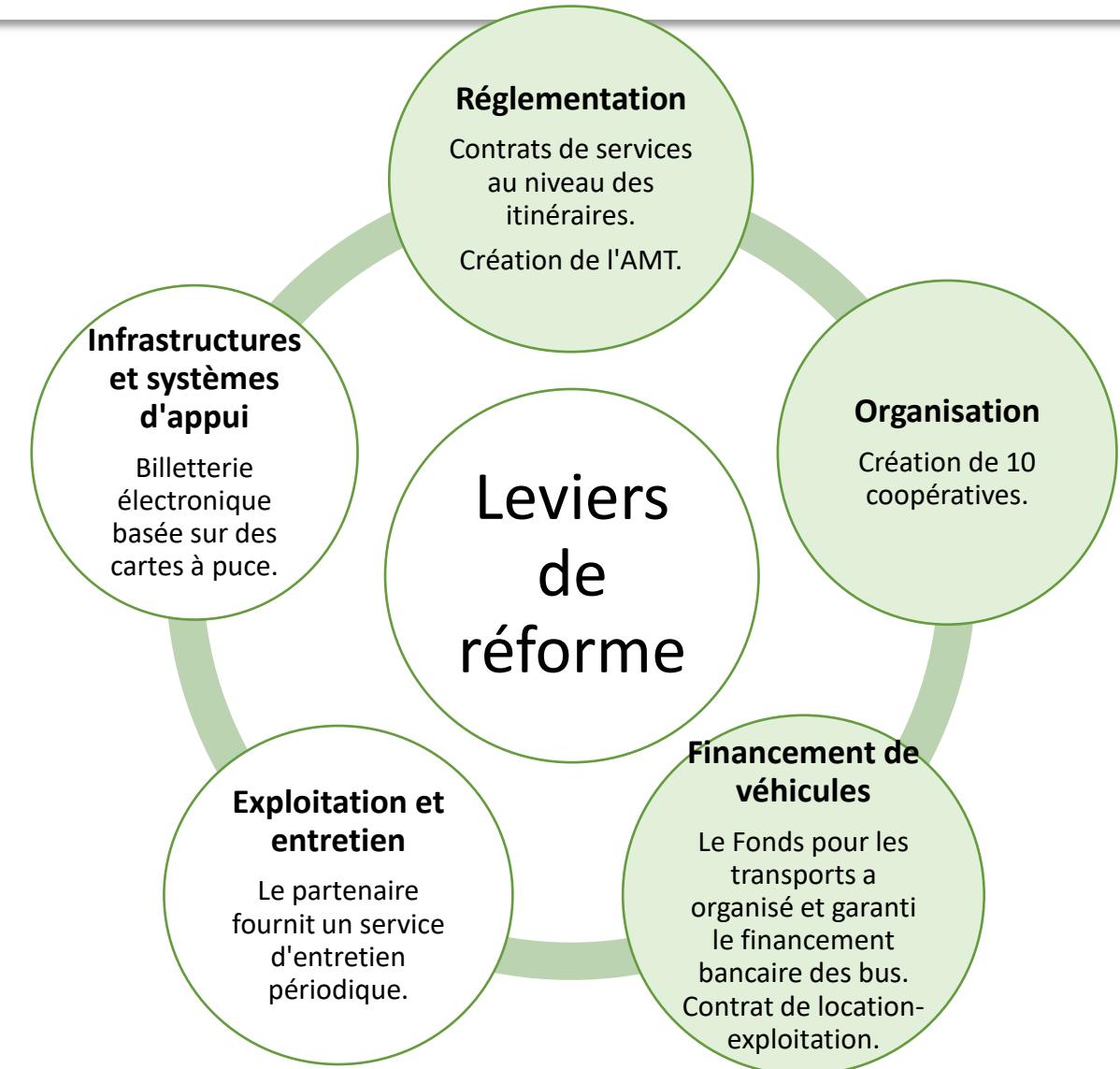
LE PROGRAMME DE RECAPITALISATION DES TAXIS EN AFRIQUE DU SUD



RENFORCEMENT DU TRANSPORT INFORMEL AU KENYA



RENFORCEMENT DU TRANSPORT INFORMEL AU MOZAMBIQUE



ENSEIGNEMENTS | ENSEIGNEMENTS TIRÉS | LEÇONS | LEÇONS TIRÉES

1. Les réformes qui permettent une approche plus différenciée et progressive sont susceptibles de mieux intégrer et renforcer le TPI
2. Les modèles commerciaux, la viabilité et les marges des différentes parties prenantes doivent être dûment pris en compte. Accès à un financement automobile abordable.
3. Les acteurs gouvernementaux doivent donner des orientations et faciliter ou piloter la mise en œuvre. Possibilités offertes par les approches ascendantes
4. Une confiance et une communication durables sont essentielles au processus de réforme du TPI
5. Importance et nécessité du renforcement des capacités



LA VOIE À SUIVRE

1

Un objectif clair et des résultats attendus : définir le rôle du **TPI dans la politique et la planification des transports urbains**

2

Stratégies de mise en œuvre des réformes : une **vue programmatique de l'amélioration de la TPI**

3

Passer de la stratégie aux mesures concrètes : une **panoplie d'outils pour les leviers de la réforme**



LA VOIE À SUIVRE

1

Un objectif clair et des résultats attendus : **définir le rôle du TPI dans la politique et la planification des transports urbains**

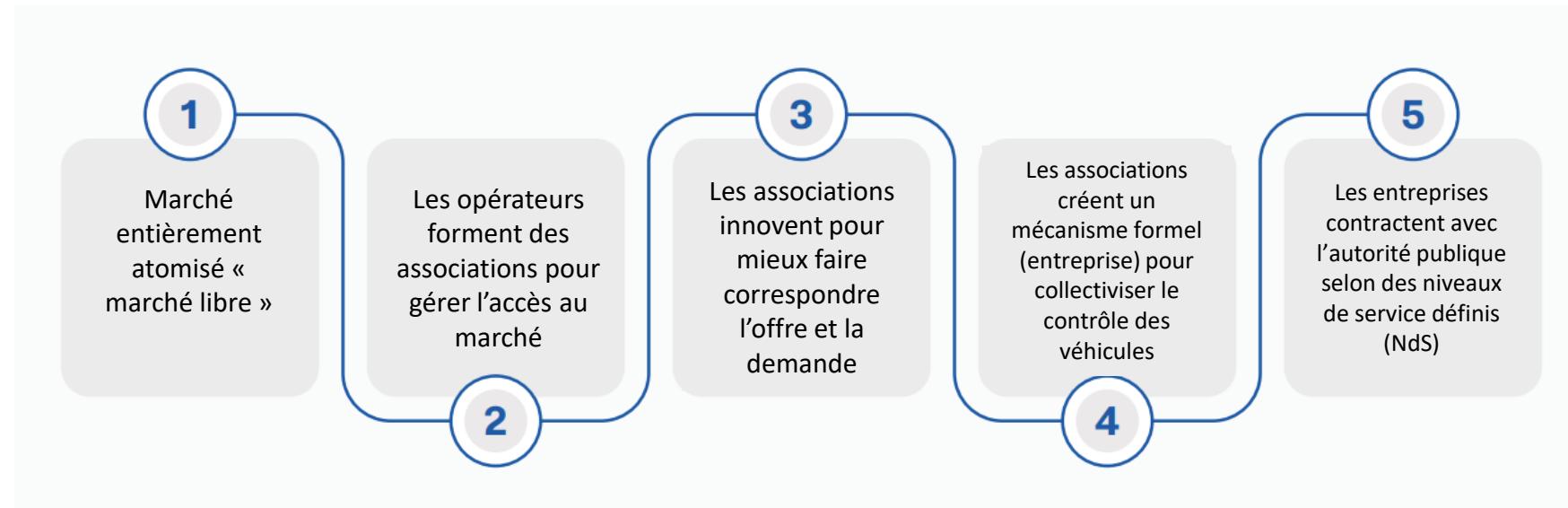
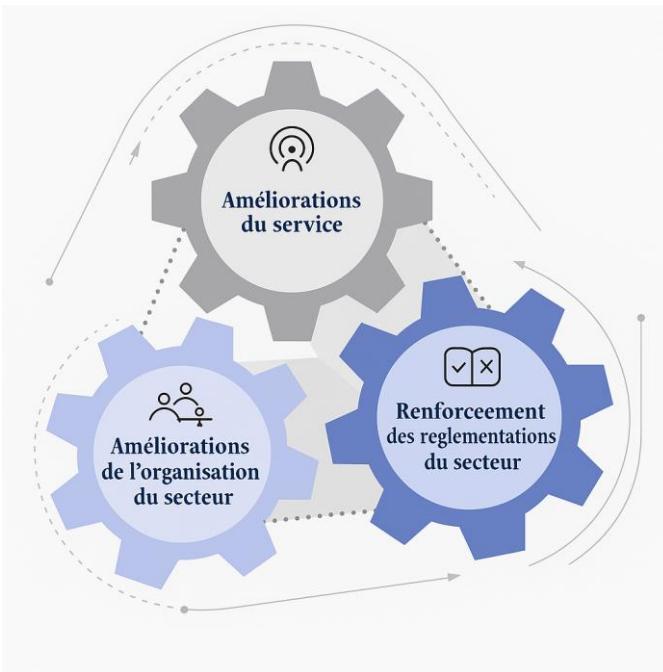
- TPI : passer de l'invisible à un élément central de la politique et de la planification des transports urbains
- La politique de transport urbain en Afrique subsaharienne devrait suivre deux axes :
 - Un pour développer les modes formels
 - Autres pour relever le niveau de TPI



LA VOIE À SUIVRE

2

Stratégies de mise en œuvre des réformes : une vue programmatique de l'amélioration de la TPI



LA VOIE À SUIVRE

3

Passer de la stratégie aux mesures concrètes : une **panoplie d'outils pour les leviers de la réforme**

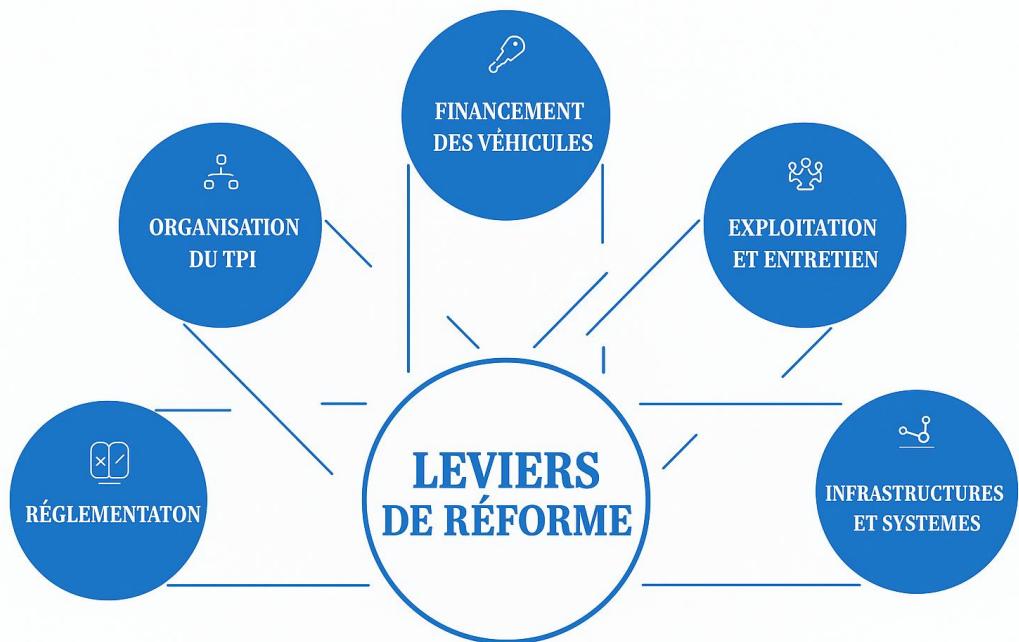


TABLEAU 2 — Réervoir de leviers de réforme observés dans la pratique concernant l’TPI à base de minibus

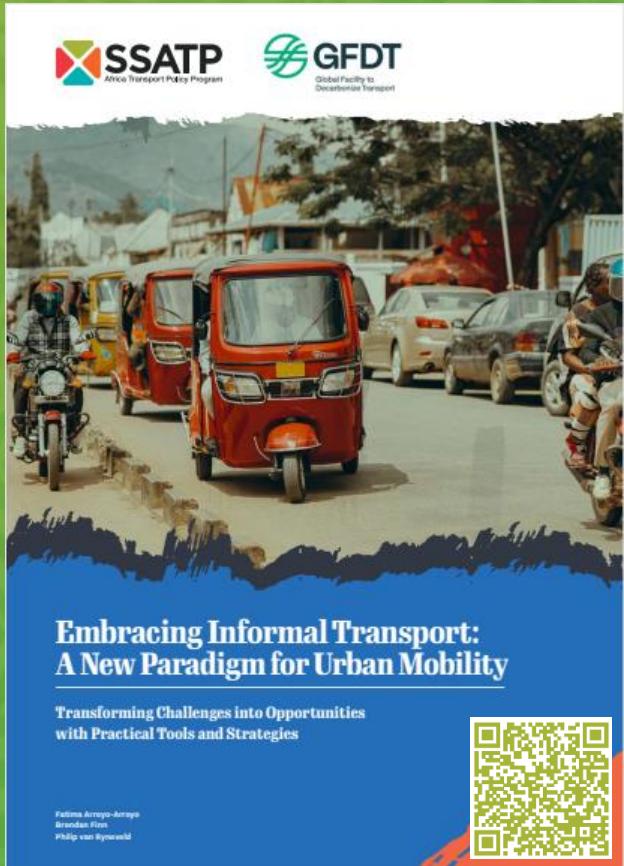
CATÉGORIE	LEVIERS DE RÉFORME DISPONIBLES
Réglementation	<ul style="list-style-type: none">• Introduire des licences assignées aux lignes• Renforcer les contrats / accords de service• Aligner le nombre de permis au besoin réel, tout en évitant la création d'un marché illégal• Faire respecter efficacement l'exploitation et les véhicules• Lutter contre la corruption• Renforcer la capacité des autorités de transport (ou les établir si nécessaire)
Organisation du secteur TPI	<ul style="list-style-type: none">• Modifier la forme juridique des groupements TPI• Renforcer le modèle économique grâce à des capacités organisationnelles et opérationnelles• Professionnaliser les personnes, processus et systèmes• Établir des normes, avec des incitations positives ou négatives• Aller vers la centralisation des recettes• Placer les travailleurs sous contrats salariés
Financement des véhicules	<ul style="list-style-type: none">• Développer des dispositifs d'achat de véhicules, y compris des fonds de roulement• Développer des programmes de mise au rebut des véhicules• Mettre en œuvre des dispositifs de location-exploitation (avec maintenance et transfert d'actifs)• Passer à des véhicules plus grands et plus récents
Exploitation et maintenance	<ul style="list-style-type: none">• Optimiser les ressources et consolider• Réduire la surabondance et les temps morts• Réduire la consommation de carburant grâce à une meilleure conduite et à la maintenance• Fournir / améliorer les installations de maintenance de base, en particulier les installations préventives
Infrastructures et systèmes de soutien	<ul style="list-style-type: none">• Développer / améliorer les terminaux, équipements clients et infrastructures• Gérer les activités de circulation pour un meilleur flux• Améliorer l'état des routes, la gestion du trafic et l'application des règles ; réduire la congestion, y compris la priorité donnée au transport public• Cartographier et quantifier les services, itinéraires, terminaux et arrêts• Mesurer les modèles de demande / d'offre pour aider à la planification et à l'optimisation• Mettre en place des systèmes de paiement sans espèces (cartes, téléphones mobiles, applications, etc.)• Utiliser les TIC / ITS pour la collecte de données, le suivi et l'information des usagers

CONCLUSIONS

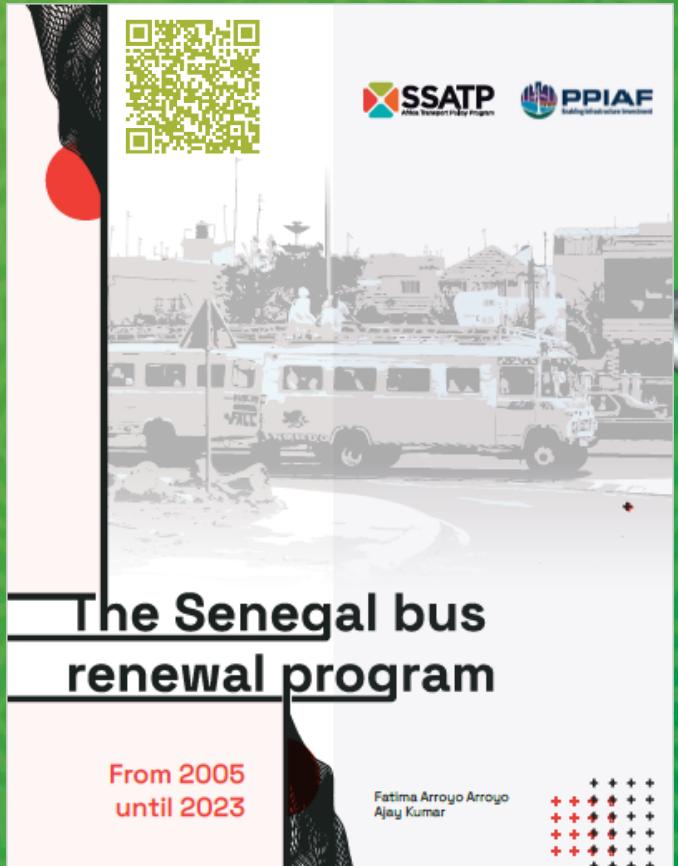
- Nécessité de changer le paradigme du TPI
- Les expériences en Afrique subsaharienne sont une source d'inspiration pour d'autres villes d'Afrique
- Nouvelle panoplie de niveaux de réforme



PUBLICATIONS



<https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/Embracing-IPT.pdf>



https://www.ssatp.org/sites/default/files/publication/senegal_Minibus_web_single.pdf



Merci!

