



3rd CONGRESS AND EXHIBITION OF AFRICAN PUBLIC TRANSPORT

30 September – 3 October 2014
Johannesburg, South Africa

Appel à
communications

Call for papers

Un transport public
efficace
pour une Afrique
émergente

30 Sept – 3 Oct 2014,
Johannesburg, Afrique du sud

*Growing Africa
through an
effective
public transport
system*

*30 Sept – 3 Oct 2014, Johannesburg,
South Africa*

Après 2012, la ville de Johannesburg (Afrique du sud) abritera pour la seconde fois consécutive, du 01 au 04 Octobre 2014, le Congrès de l'Union Africaine des Transports Publics (UATP), division africaine de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP).

Cette 3^{ème} édition du Congrès et Exposition de l'UATP se tiendra avec le support de l'UITP, en collaboration avec Gautrain Management Agency (GMA) et le Département Routes et Transports (DRT) de la province de GAUTENG.

Motivations et enjeux du thème du 3^{ème} Congrès

De Dakar à Abidjan, de Nouakchott à Khartoum, d'Accra à Addis-Abeba, de N'Djamena à Windhoek, de Brazzaville à Nairobi, ou de Luanda à Dar Es Salam, et donc presque partout en Afrique subsaharienne, le paysage des transports publics urbains, à quelques exceptions près, nous renvoie l'image négative d'un secteur vétuste, énergivore, non sécurisant, polluant, somme toute improductif.

Ce sombre constat amène à s'interroger sur la contribution effective du secteur des transports publics urbains à la croissance économique en Afrique, en vue de la réduction de la pauvreté qui constitue l'un des objectifs majeurs du développement pour le millénium et, depuis la dernière décennie, le principal centre d'intérêt de l'intervention des bailleurs de fonds.

Dans sa stratégie actuelle, la Banque Mondiale associe « les stratégies urbaines et de transport dans le cadre de la lutte contre la pauvreté ». Dans cette nouvelle stratégie, contrairement à celles antérieures où la rentabilité des capitaux déterminait le choix des investissements, la Banque mondiale se préoccupe plus particulièrement des problèmes des plus démunis, « pas uniquement en termes de revenus mais aussi sous l'angle plus large de l'exclusion sociale associée au manque d'accès à l'emploi, aux écoles, aux installations sanitaires et à l'interaction sociale » pour lesquels un système de transports efficace peut apporter un début de réponse en tant que vecteur ou levier de la croissance économique.

Le dernier rapport mondial sur les établissements humains de ONUHABITAT(2013), « Planifier et

After 2012, the city of Johannesburg (South Africa) will host for the second consecutive time, from 1 to 4 October 2014, the Congress of the African Association of Public Transport (UATP), African Division of the International Union of Public Transport (UITP).

This 3rd edition of the UATP Congress and Exhibition will be held with the support of the UITP in collaboration with Gautrain Management Agency (GMA) and the Department of Roads and Transport (DRT) of the province of Gauteng.

Motivations and challenges of the 3rd Congres

From Dakar to Abidjan, from Nouakchott to Khartoum, from Accra to Addis Ababa, from N'Djamena to Windhoek, from Brazzaville to Nairobi, or from Luanda to Dar Es Salaam, so almost everywhere in sub-Saharan Africa, the landscape of urban public transport, with few exceptions, convey us toward the negative image of an old, dilapidated, insecure, polluted sector that is unproductive.

This dark observation raises questions about the actual contribution of public transport sector to the economic growth in Africa, to the reduction of poverty, which constitutes one of the major development goals for the millennium, and since the last decade, the main focus of the donors.

In its current strategy, the World Bank associates "urban and transport strategies to fight against poverty". In this new strategy, unlike the past where the return on capital determined the choice of investments, the World Bank is particularly concerned with the problems faced by the poor people, "not only in terms of income but also in terms of social exclusion associated with lack of access to employment, schools, health facilities and social interaction " for which an efficient transport system can provide some responses as a vector or lever of economic growth.

The last world report on human establishments of UNHABITAT (2013), "To plan and To configure Urban Mobility Urban more Sustainable",

Configurer une Mobilité Urbaine plus Durable », souligne pour sa part que l'accès constitue l'objectif ultime de tout service de transport, et que la planification et la configuration de la forme urbaine devraient donc se concentrer sur les meilleurs moyens de rapprocher les citoyens des lieux dont ils ont besoin, en privilégiant l'accessibilité, au lieu de se contenter d'allonger les infrastructures de transport ou d'augmenter les mouvements de biens et de personnes. Ce rapport souligne en outre l'importance des problèmes de la forme et du bon fonctionnement de la ville et surtout toute l'importance d'une planification intégrée de l'utilisation des sols et des transports, en vue de planifier et configurer une mobilité urbaine plus durable.

Les transports urbains jouent donc un rôle structurant majeur dans l'aménagement et la gestion de l'espace urbain. Un système de transport urbain performant ou efficace est donc essentiel pour les activités quotidiennes des citoyens aujourd'hui et demain, et bien sûr, pour la croissance économique des villes.

Ainsi donc, la question est désormais de savoir, en ce qui concerne les villes africaines, quel système de transport public mettre en place et développer pour produire effectivement un impact positif durable sur la croissance des villes?

Le deuxième Congrès de l'UATP tenu en 2012 à Johannesburg était parvenu à la conclusion que le BRT, qui est un système de transport intégré et performant, pouvait être une solution durable pour la mobilité en Afrique et dans les pays en développement. En effet, le BRT apparaît aujourd'hui comme une solution de compromis entre le besoin d'un transport de masse, la vitesse commerciale élevée, les moyens financiers limités, le souci de sauvegarder des emplois et la paix sociale dans le secteur des taxis grâce à une inclusion des artisans transporteurs (taxis et minibus), la préoccupation environnementale et la sécurité routière. Toutefois, le congrès a souligné que le BRT ne peut constituer une solution viable et durable que si, en particulier, sa conception et sa mise en œuvre sont intégrées à une stratégie de planification spatiale (utilisation du sol) et obéissent à un processus participatif inclusif, associant toutes les parties prenantes dont le secteur des taxis notamment.

highlights that access constitutes the crucial objective of any service of transport, and that the urban planning and design should thus concentrate on the best ways of making closer the citizens to the places that they need to go, by privileging accessibility, instead of continuing to lengthen the transport infrastructures or to increase the movements of goods and people. Moreover, this report highlights the importance of the formal issue and the good performance of the city. This report also shows especially the importance of an integrated planning of the land use and transport, in order to plan and design a much more sustainable urban mobility.

Thus, the urban transport plays a major role in organizing and management of the land use. So an effective urban transport system is necessary for the daily activities of the citizens for today and the future, and of course, for the economic growth of the cities.

Given this reality, the question now is whether, with regard to African cities, what public transport system to be set up to effectively develop and produce a lasting positive impact on cities growth ?

The Second Congress of UATP held in Johannesburg in 2012 came to the conclusion that the BRT is an integrated and efficient transport system, which could be a sustainable solution for mobility in Africa and developing countries. In fact, the BRT has emerged as a compromise between the need for mass transportation, high operating speed, limited financial resources, the need to save jobs and social peace in the taxi industry through inclusion of artisans transport (taxis and minibuses), environmental concerns and traffic safety. However, Congress noted that the BRT can be a viable and sustainable solution if, in particular, its design and implementation are integrated to a strategy spatial planning (land use) and follow an inclusive participatory process involving all stakeholders, including the taxi industry in particular.

L'importance du rôle joué par les transports publics dans la croissance urbaine et les résultats et les recommandations du 2^{ème} Congrès permettent de situer ci-après, les principaux enjeux de ce 3^{ème} Congrès, autrement dit les principales conditionnalités pour avoir un système de transport public efficace ou performant :

- **Politique de transport et urbanisation** : il est vital d'intégrer politique de transport et urbanisation (ou politique de transport et planification urbaine) afin de limiter l'étalement urbain et favoriser la densité pour réduire les distances de déplacement. Mis en œuvre en cohérence avec la planification urbaine, un système de transport de masse efficace, par exemple le BRT, a un effet structurant car il constitue la colonne vertébrale du réseau de transport urbain hiérarchisé. Il permet par ailleurs de redessiner la ville en reliant les principaux pôles générateurs/récepteurs de trafics.
- **Fonctionnement du marché des transports publics** : pour le bon fonctionnement du marché, il est indispensable de renforcer et de clarifier le cadre institutionnel et réglementaire des transports publics afin de rendre transparente en particulier la répartition des responsabilités entre les autorités et les collectivités. La création d'autorités organisatrices dotées de ressources matérielles et humaines appropriées est nécessaire pour organiser et professionnaliser le secteur. En outre, l'équilibre financier du secteur (coûts d'exploitation des services et leur tarification) est nécessaire pour sa viabilité durable. L'efficacité du système des transports exige donc des financements appropriés et durables (problèmes de fiscalité dans les transports) pour un accès équitable des citoyens, particulièrement des plus défavorisés, du transport public.
- **Secteur des taxis** : le secteur des taxis (taxis et minibus) fait partie intégrante du marché et surtout de l'histoire des transports en Afrique. Il importe donc de le concevoir comme un complément essentiel au BRT, mais cela nécessite de l'organiser afin de l'intégrer au système dans un cadre réglementaire cohérent, tout en mettant à profit ses avantages en

The importance of the role of public transport in urban growth and the results and recommendations of the 2nd Congress show the way toward the followings main challenges of this third Congress, in other words the main conditionality's for an effective or efficient public transportation system:

- **Transport Policy and Urbanization**: *it is vital to integrate transport policy and urbanization (or transport policy and urban planning) in order to limit urban sprawl and promote density to reduce travel distances. Implemented along with urban planning, an effective mass transportation system, e.g. BRT, has a lasting effect because it is the backbone of the hierarchical network urban transport. It also allows redrawing the city by connecting the main generators poles / traffic receptor.*
- **Operation of the public transport market**: *for the proper functioning of the market, it is essential to strengthen and clarify the institutional and regulatory framework for public transport in order to make transparent in particular the division of responsibilities between authorities and communities. The creation of organized authorities that have appropriate human and material resources is necessary to organize and professionalize the industry. In addition, the financial balance of the sector (operating costs and fares for services) is necessary for its long-term viability. The efficiency of the transport system therefore requires adequate and sustainable financing (tax issues in transport) for equitable access of citizens, particularly the most disadvantaged, to public transport.*
- **Taxis Industry**: *the taxis industry (taxis and minibuses) is an integral part of the market and especially of the history of transport in Africa. It is therefore important to design it as an essential complement of BRT, but this requires its organization in order to integrate it to the system into a coherent regulatory framework, while leveraging its advantages in terms of flexibility of supply and reactivity*

termes de flexibilité de l'offre et de réactivité à la demande. Dans cette logique, il s'agit plutôt de complémentarité que de concurrence.

- **Transports ferroviaire et défis des déplacements urbains** : les transports collectifs ferroviaires de voyageurs, qu'ils soient urbains, nationaux ou régionaux constituent l'un des enjeux majeurs d'une économie urbaine, nationale ou régionale forte et prospère. En effet, ils en sont un maillon structurant essentiel, efficace et durable. Cependant, les projets sont complexes à mettre en œuvre car leur insertion est toujours délicate, les investissements sont lourds et l'ensemble du processus implique de nombreux acteurs variés aux intérêts parfois divergents, dont les exploitants, les gestionnaires d'infrastructure, les riverains, les usagers, les collectivités et institutions, etc. Dans les pays développés d'Europe, d'Amérique ou d'Asie, le transport ferroviaire s'impose de plus en plus comme une réponse satisfaisante et durable à une demande forte et massifiée de déplacements, que ce soit par le métro, le tram, ou le train classique. En dehors de l'Afrique du Nord et de l'Afrique du sud, ce mode de transport n'est pas encore développé sur notre continent. Le congrès donne l'opportunité de revisiter cette question au regard des contraintes de financement des investissements en infrastructures et en matériels, ainsi que de gestion des réseaux, face aux potentialités qu'offrent les mégapoles africaines en termes de besoins de déplacements à satisfaire.
- **Le transport propre (ou vert)** : l'exigence mondiale concernant la préservation de l'environnement (lutte contre le réchauffement climatique) fait que des normes de plus en plus sévères sont imposées pour la circulation des véhicules qui consomment de l'énergie fossile et que l'industrie automobile développe de plus en plus des modèles à motricité hybride ou entièrement électrique. Des firmes ont ainsi expérimenté et développé des autobus électriques dont la vulgarisation ou la généralisation sur les réseaux publics n'est plus qu'une question de temps.

Le troisième congrès de l'UATP, dont le thème central est «**Un transport public efficace pour une Afrique émergente**», offre à cet égard l'opportunité

to the demand. In this sense, it is more complementarily rather than competitively.

- **Rail transport and urban mobility issues**: *the rail transport of persons, whether urban, national or regional level, is one of the major challenges of a strong and growing economy at urban, national or regional level. Indeed, they are an effective and sustainable essential structural pillar. However, projects are complex to implement because their integration is always difficult, investments are heavy and the whole process involves so many different actors with sometimes divergent interests, including operators, infrastructure managers, residents, users, communities and institutions, etc. . In the developed countries of Europe, America and Asia, rail transport is becoming more and more like a sustainable solution to the important demand of mass transits, either by metro, tram or conventional train. Apart from the Northern Africa and the Southern Africa, this transport mode is not yet developed in our continent. The conference provides an opportunity to revisit this issue regarding the constraints linked to financing of the investments in terms of infrastructures and rolling stocks as well as network management, facing the potential traffic growth in African megacities to be met.*
- **Green transport**: *the global requirement for the preservation of the environment (the fight against global warming) set highly restricted standards imposed on the movement of vehicles that consume fossil fuels as the automotive industry develops more models or all-electric hybrid power train. Some firms have experienced and well developed electric buses which extension or generalization over public networks is only a matter of time.*

The Third Congress of UATP, whose central theme is "Growing Africa through an effective public transport system" offers the opportunity

aux congressistes d'appréhender en profondeur la relation entre « croissance urbaine » et « système de transport public performant » en s'appuyant sur ces principaux enjeux. Il donne par ailleurs l'occasion à l'UATP de poursuivre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment la promotion et le développement des transports publics en Afrique suivant une démarche de progrès, tout en s'inscrivant dans la dynamique de « PTx2 » à l'horizon 2020 et de l'initiative « Grow with Public Transport » de l'UITP.

De façon concrète, cette problématique centrale sera abordée sous l'angle de cinq (5) thématiques spécifiques qui fondent pour l'essentiel les bases d'un système de transport efficace ou performant telles que présentées dans les enjeux, et qui constitueront les principaux axes d'animation du congrès en cinq (5) sessions techniques comme ci-après :

Thématiques spécifiques

Chaque sous-thème fait appel à un maximum de 4 contributions (communications) à présenter publiquement. Toutefois, certaines contributions jugées pertinentes pourront être éventuellement retenues sans être présentées, et serviront à enrichir les actes du congrès.

Session 1 : Urbanisation et politiques de transport public : pourquoi et comment concilier planification urbaine et implémentation d'un système intégré de transport public ?

Dans cette session, l'on tâchera de montrer de façon concrète la récessivité d'avoir une cohérence et une synergie entre politiques de planification spatiale et politiques de transport, si l'on veut mettre en place et développer un système intégré de transport public urbain performant. De toute évidence, l'effet structurant des transports sur l'espace urbain est incontestable. Les politiques de planification urbaine ont un impact majeur sur la structuration de la ville car elles influencent les populations dans les choix de leurs logements, parfois de leurs lieux de travail, et déterminent ainsi leurs pratiques de déplacements urbains.

Pour saisir la pertinence de cette exigence de cohérence entre planification urbaine et transport, il sera utile de procéder à des analyses comparatives

to the delegates to understand in depth the relationship between "urban growth" and "efficient public transport system" based on these key issues. It also gives an opportunity to UATP to pursue the goals it has set for itself, including the promotion and development of public transport in Africa following a progress pace, while remaining in the dynamic of "PTx2 by 2020 and the initiative" Grow with Public Transport " of UITP.

In concrete terms, this central issue will be addressed under five (5) specific, thematic terms which essentially create the basis for an efficient transport system or as outlined in the issues, and which will be the main energy axes of the congress in five (5) technical sessions as follows:

Specific topics

Each sub-theme uses a maximum of four contributions (papers) to present publicly. However, some contributions that could be considered relevant may be made without withholding, and will serve to enrich the conference proceedings.

Session 1: Urbanization and public transport policy: why and how to integrate urban planning and implementation of a public transport system?

In this session, we will attempt to show in a concrete way the recessivity to have consistency and synergy between land use plan policies and transport policies, if you want to build and develop an integrated efficient urban public transport system. Obviously, the structure effect of transport on the urban area is undeniable. Policies of urban planning, housing, access to social or land built homes, and more generally equipment neighborhoods in socio-economic infrastructure, have a major impact on the structure of the city. They influence people in their choice of housing, sometimes their workplaces and thus determine their practical urban mobility.

To understand the relevance of the need for consistency between urban planning and

(études de cas) des performances entre plusieurs réseaux de transport de par le monde, selon la stratégie ou le type de développement urbain (politique d'urbanisation ou de planification urbaine).

La comparaison des situations entre villes de pays africains, latino-américains, européens ou asiatiques, d'une part entre villes du même continent et d'autre part de continents différents, pourrait à cet égard être enrichissante si elle est pertinente. Les questions récurrentes et toujours pertinentes de la démarche Master Plan/PDU pourront être posées pour montrer l'impact de ladite démarche sur les succès ou les échecs enregistrés quant à l'efficacité ou non des systèmes de transports qu'elle a conduits éventuellement à implémenter.

Session 2 : Le marché des transports publics urbains en Afrique : quels types d'organisation/régulation, de contractualisation et de financement/tarifification pour un fonctionnement efficient des services publics de transport urbain?

La principale caractéristique des marchés du transport public dans la plupart des villes d'Afrique subsaharienne, exception faite de l'Afrique du Sud, c'est le désordre voire l'anarchie. L'impression dominante est que ces marchés fonctionnent sans règle ou bien là où il existe éventuellement des règles, elles ne sont pas respectées.

En matière d'organisation, certaines villes en Afrique ont connu depuis quelques années avec, pour certaines, l'appui financier de la Banque mondiale et/ou de l'Agence Française de Développement, la création d'autorités organisatrices (Dakar avec le CETUD, Abidjan avec l'AGETU, Lagos avec LAMATA, etc.). Mais la question reste de savoir si elles ont effectivement apporté une amélioration significative au secteur ou si elles permettent d'en espérer un mieux être et en fin de compte si c'est la voie à suivre pour les autres villes. Le congrès devrait permettre de répondre à cette question.

La contractualisation entre les Autorités Organisatrices (l'Etat, les Collectivités locales, etc.) et les exploitants, qu'ils soient publics ou privés, s'impose de plus en plus comme la condition nécessaire à un fonctionnement satisfaisant du marché où il y a un minimum de contrôle des règles.

transportation, it will be useful to conduct comparative analyzes (case studies) of performances between different transport networks in the world, according to the strategy or the style of urban development (urbanization policy or urban planning).

Comparison of situations between the cities of Africa, of Latin America, of Europe and Asia, on one hand between cities on the same continent and on other hand between cities from different continents, could be in this regard very relevant. Recurrent and still relevant in the Master Plan / PDU process issues can be brought out to show the impact of that process on the successes or setbacks on their effectiveness or not on transport systems that they eventually led to implement.

Session 2: The urban public transport market in Africa: which kind of organization, contracting, funding and pricing for efficient operation of urban public transport services?

The main feature of the mass transit in most cities in sub-Saharan Africa, excluding South Africa, is disorder or anarchy. The dominant impression is that these markets function without rules or where there may be rules, they are not met.

In terms of organization, some cities in Africa have recently experienced some of with the financial support of the World Bank and / or the French Development Agency, the creation of organizing authorities (Dakar with CETUD, Abidjan with AGETU, Lagos with LAMATA, etc...). But the question remains whether or not they have actually made a significant improvement to the area or if they allow to hope for a better life and ultimately if this is the way forward for other cities. The Congress should allow answering this question.

The sub grant in contract between organizing authorities (the State, local authorities, etc...) and operators, whether public or private is becoming more and more necessary as the satisfactory functioning of the market condition where there has a minimum of control rules. The

Le Congrès donnera ainsi l'occasion aux experts d'exposer un éventail des systèmes d'organisation et/ou de contrats en vigueur ou en perspective, en situant leurs avantages et leurs inconvénients, afin d'en tirer le meilleur profit pour une adaptation cohérente aux réalités spécifiques africaines.

Quant au financement du secteur et à la tarification des services de transport, les situations sont contrastées de par le monde. Mais une question de fond se pose en particulier pour le transport public en Afrique. C'est celle de savoir quels dispositifs de financement mettre en place pour couvrir la différence entre un prix de revient au voyage, fondé sur une offre garantissant sécurité et qualité, qui correspond au coût de production, et le prix payé par le voyageur, qui est le prix public, généralement défini par les pouvoirs publics, dans un souci d'accessibilité du plus grand nombre à la mobilité et cela dans un contexte de faible solvabilité de la demande. Le cas spécifique de l'expérience de l'Afrique du Sud pourrait être utile à partager.

De façon transversale, il ne faut pas perdre de vue l'articulation nécessaire entre financement et organisation du secteur, et cette relation est pertinente parce que sans organisation préalable, on ne peut pas prétendre au financement durable du secteur.

En résumé, et sans être exhaustif, les conclusions attendues de cette session sont des éclairages concrets par rapport aux préoccupations suivantes que devront traiter les communications spécifiques : (i) la contractualisation des relations entre Autorités organisatrices et exploitants pour l'accès au marché ; (ii) les enjeux de l'organisation/financement des transports publics : efficacité globale, et accès aux services publics de transport pour les divers groupes et en particulier les plus démunis ; (iii) la maîtrise du transport artisanal : quel schéma d'organisation des opérateurs ; (iv) les expériences de financement des transports collectifs : versement transport en France, expérience en Afrique, en Amérique latine, en Asie, etc. ; (v) la question de la fiscalité dans les transports ; (vi) tarification sociale (équilibre social) ou tarification commerciale (équilibre commercial) des services publics de transport urbain.

Congress will provide an opportunity for experts to present a range of organizational and / or existing leases or perspective, by showing up their advantages and disadvantages, in order to get the most for a coherent adaptation to the African specific realities.

Concerning the financing of the sector and pricing of transport services, the situations show disparities in all parts of the world. But a crucial question therefore arises as to what funding arrangements to put in place in order to cover the difference between the travel cost, based on guaranteeing its safety and quality, which is equivalent to the cost of production, and the price paid by the traveler, which is the public price, usually set by the government, for the sake of accessibility of more mobility and in a context of weak solvability demand.

On a transversal hand, it is important to keep in sight the necessary link between funding and the organization of the sector, and this relationship is relevant because without organization, we can not pretend to sustainable financing of the sector.

In summary, and without being exhaustive, the results expected from this session are practical insights from the following concerns that should address the specific communications: (i) the grant contract relationship between organizing authorities and operators for access to the market (ii) the issues of organization / public transport financing: overall effectiveness, and access to public transport services for various groups, particularly the poor, (iii) control of para transit: What organizational pattern of operators, (iv) financing experiences of public transport: transport tax in France, experience in Africa, Latin America, Asia, etc.. (v) the issue of taxation in transport, (vi) social tariffs (social balance) or commercial pricing (trade balance) public transit services.

Session 3 : Secteur des taxis (taxis et minibus) et Transport public de masse BRT : quelle(s) politique(s) d'intégration pour une efficacité du système global des transports urbains ?

Dans la plupart des villes africaines, une majorité de la demande des déplacements est satisfaite par le secteur des minibus et taxis, même si la qualité et la sécurité des services laissent à désirer. Cette part prépondérante confère au secteur des taxis une importance de premier plan car c'est elle qui assure l'essentiel des déplacements des populations à faible revenu en desservant les quartiers pauvres généralement inaccessibles aux autobus.

C'est un marché généralement atomisé, où chaque propriétaire exploite son propre véhicule dans un environnement fortement syndiqué avec de fortes probabilités ou risques de violence. Le marché fonctionne dans une logique de répartition, et non d'optimisation, ce qui n'incite guère sinon très rarement à toute recherche de productivité.

Au sein de ce secteur, l'avènement du BRT à ses débuts a été vécu comme un arrêt de mort, ce qui a donné lieu à de fortes et violentes oppositions, presque partout où le BRT a vu le jour, que ce soit en Amérique latine, en Afrique ou en Asie.

Dans la mesure où, tirant les leçons des premiers BRT, il est désormais avéré que le succès de l'implémentation du BRT dépend du traitement qui est fait à ce secteur, notamment pour l'intégrer au système de transport dans une stratégie de complémentarité intermodale, la question de son organisation et de sa modernisation doit être prise en compte au tout début du processus, dans une démarche participative associant les principaux acteurs.

Le 3^{ème} Congrès offre l'occasion de s'intéresser de plus près à ce secteur en vue de mettre en évidence, sur la base de ses forces et de ses faiblesses, les formats d'organisation qui lui permettraient de se développer durablement en étant un complément idéal au système de transport de masse de la ville. Sous cet angle, les communications devraient être axées sur les principaux points suivants : les cas concrets d'organisation (formats ou formes) et d'intégration réussies (ou non) en Amérique latine, en Afrique, en Asie, et les raisons de leurs réussites (ou des échecs) pour servir de leçons à retenir.

Session 3: Taxi Industry (taxis and minibuses) and mass public transport BRT: which integration policies for an efficiency of the global urban transport system?

In most African cities, a majority of the travel demand is met by the minibus taxi industry, even though the quality and safety of services are inadequate. The major part gives the taxi industry a leading importance because it is what provides most of the movement of low-income populations in serving poor neighborhoods generally inaccessible to buses.

It is generally a fragmented market, where each owner operates his own vehicle in a highly unionized environment with high probability or risk of violence. The market operates in logic of distribution, not optimization, which does not encourage or very rarely any research on productivity.

Within this sector, the occurrence of the BRT in its infancy was seen as a death sentence, which resulted in strong and violent opposition, almost everywhere the BRT has emerged, either in America Latin America, Africa or Asia.

Insofar, drawing lessons from the first BRT, it is now clear that the successful implementation of BRT depends on the treatment that is done in this area, particularly to integrate the transportation system into a complementary intermodal strategy, the question of its organization and modernization must be taken into account early in the process through a participatory approach involving the key stakeholders.

The 3rd Congress provides an opportunity to look more closely at this area in order to highlight, on the basis of its strengths and weaknesses, organizational formats that enable it to achieve sustainable development and is an ideal complement to mass transport system of the city. From this perspective, communications should focus on the following main points: the concrete case of organization (formats or forms) and successful integration (or not) in Latin America, Africa, Asia, and the reasons for their successes (or failures) to serve as lessons learned.

L'UATP et le Congrès fondent une forte attente sur le succès de cette session consacrée ainsi à ce secteur, qualifié couramment d'informel ou de non structuré, qui assure l'essentiel des déplacements dans la plupart des villes africaines et qui est par ailleurs un important pourvoyeur d'emplois.

Session 4 : Transport vert et développement de l'industrie de l'autobus électrique : quels enjeux pour le transport public urbain africain ?

Réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports constitue un défi majeur surtout avec l'objectif de doublement du marché des transports publics à l'horizon 2025.

En plus des initiatives gouvernementales et celles du PNUE (Programme des Nations Unis pour l'Environnement) visant à réduire la consommation des énergies fossiles qui produisent du gaz carbone, des industriels expérimentent et développent, depuis quelques années, des autobus à motricité hybride ou entièrement électrique. D'autres recherches en cours portent sur le développement des énergies propres ou renouvelables.

Le Congrès offre donc l'opportunité de faire le point sur ces différentes évolutions et mutations technologiques en cours dans le secteur, et d'en situer les enjeux pour le transport public africain, en particulier en ce qui concerne l'autobus électrique. En effet, cette innovation technologique majeure nécessite des équipements spécifiques pour l'exploitation et des formations spécifiques pour le personnel de conduite et de maintenance.

Session 5 : Session UITP : Initiatives «PTx2» et « Grow with public transport »: quelles implications ou attentes pour le transport urbain en Afrique ?

L'UITP joue un rôle majeur pour la promotion et le développement des transports publics dans le monde. Dans le cadre de ses activités et pour la mise en œuvre de ses actions durant ces dernières années, elle a adopté une stratégie fondée sur des campagnes de sensibilisation portant non seulement sur des problématiques d'actualités ou d'intérêt général, mais également sur la promotion et la dissémination des bonnes pratiques ayant fait leur preuve dans le secteur.

Aussi, lors de son 58^{ème} Congrès et Exposition mondiale des transports publics tenus en 2009 à

UATP Congress sets high its expectations based on the success of this session and for this sector, commonly described as informal and unstructured, which provides the essential of the travels in most African cities and furthermore is also an important source of employment.

Session 4: Green Transport and electric bus industry development: Which challenges for the African urban public transport?

Significantly reducing emissions of greenhouse gas emissions in the transport sector is a major challenge especially with the goal of doubling the public transport market in 2025.

In addition to government initiatives and those of UNEP (United Nations Environment Programme) aimed at reducing the consumption of fossil fuels that produce carbon gas, industrial experiment and develop in recent years, hybrid or motor fully Electric buses. Other research focuses on the development of clean and renewable energy.

Congress, therefore, offers the opportunity to take into account the latest developments and technological changes taking place in the sector, and highlight the issues for the African public transport, especially with regard to powered bus. Indeed, this major technological innovation requires specific equipment for its operation and specific training for operating personnel and maintenance.

Session 5: UITP Session: Initiatives "PTx2" and "Grow with public transport": what implications or expectations for urban transport in Africa?

UITP plays a major role in the promotion and development of public transport in the world. As part of its activities and the implementation of its actions in recent years, it has adopted a strategy based on awareness-raising campaigns not only on current events or issues of general interest, but also on the promotion and dissemination of good practices that have shown their proof in the industry.

Also, during the 58th World Congress and Exhibition of public transport held in 2009 in

Vienne (Autriche), l'UITP invitait-il, à travers son programme PTX2, les acteurs du secteur à s'investir dans des actions en vue de doubler la part de marché des transports publics d'ici à l'horizon 2025. Puis en Mai 2013, lors du 60^{ème} Congrès de Genève, fut lancé un nouveau concept «Grow with Public Transport» avec lequel cadre parfaitement le thème central choisi par l'UATP pour son 3^{ème} et présent Congrès.

Cette session offre ainsi donc une nouvelle opportunité à l'UITP pour présenter et faire partager sa nouvelle vision et ses enseignements pour le transport public au cours des prochaines décennies et d'en situer les implications et les enjeux en particulier pour l'Afrique.

A cet égard, la session tentera d'apporter des réponses entre autres aux questions suivantes : Quelle évaluation pouvons-nous faire de l'initiative PTX2? Où en est-on en ce qui concerne l'Afrique? Quelles actions concrètes entreprendre pour fédérer aussi bien les engagements des décideurs politiques que l'intérêt du secteur privé pour le développement d'un transport public moderne et performant en Afrique?

Session 6 : Transports ferroviaires et déplacements urbains

Cette session qui consacre exclusivement le transport ferroviaire a pour objectif principal de montrer les atouts du chemin de fer en tant qu'une réponse crédible et durable aux problèmes de déplacements dans les grandes villes d'Afrique, dans un contexte marqué par les contraintes financières des Etats et une demande de transport de plus en plus croissante et de moins en moins solvable.

Quels types de réponses le rail peut-il apporter à la problématique des déplacements urbains en termes de système de transports, de modèle de financement et de mode de gestion ?

Quels en sont les principaux enjeux pour les industriels, notamment BOMBARDIER et ALSTOM, quand on sait que c'est en Afrique que les besoins ou le potentiel d'investissement sont les plus importants, eu égard au faible développement du transport ferroviaire sur notre continent et la forte croissance et l'étalement urbain des villes.

Quelles stratégies ces industriels entendent mettre en œuvre, en termes de types de matériel adapté, de modèles de financement adéquat, de modes

Vienna (Austria), UITP called it, through its PTX2 program, industry players to invest into actions in order to double the market share of public transport by 2025. Then in May 2013, at the 60th Congress of Geneva, was launched a new "Grow with Public Transport" concept which fits perfectly with the central theme of UATP for its third and present Congress.

This session provides and therefore gives a new opportunity to UITP to present and share his new vision and its lessons on public transport in the coming decades and to situate the implications and challenges in particular for Africa.

In this regard, the session will attempt to provide answers to the following questions among others: What assessment can we make of PTX2 initiative? Where are we with regard to Africa? What concrete actions can be taken to unite both the commitments of policymakers that the interest of the private sector for the development of a modern and efficient public transport in Africa?

Session 6: Rail transport and urban transport

This session focuses exclusively rail transport, and its main objective is to show the advantages of the railway as a credible and sustainable solution to the problems of movements in megacities in Africa, in a context marked by financial constraints of governments less economically viable and a transport demand more and more growing.

Which kinds of answers rail can bring to address the problem of urban mobility in terms of transport system, funding model and management tools?

What are the main challenges for the industrialists, including BOMBARDIER and ALSTOM, when we know that it is in Africa that needs or investment potentials are the most important, given the low development level of rail transport on the continent and the strong growth and urban sprawl.

Which strategies these manufacturers intend to implement in terms of types of adaptive materiel/equipment, of adequate funding

d'exploitation ou de gestion approprié, pour une implémentation réussie ou rentable de systèmes de transport collectif urbain ferroviaire en Afrique ?

Session parallèle : FORUM DES EXPOSANTS

Ce forum donne l'opportunité aux industriels et aux opérateurs de partager les innovations technologiques en matière de matériels roulants, d'équipements, de TIC destinés à l'exploitation des services et à l'information passager.

Un accent particulier sera mis sur les innovations concernant notamment les dernières générations de métro léger, de tram (d'où l'idée d'un tram africain ?), de train-tram, de l'autobus du futur (notamment les autobus hybrides ou full électriques), de collecte automatique des recettes (AFC), de système tracking (GPS), d'utilisation des médias sociaux, d'information des usagers, de système d'aide à l'exploitation (SAE), de la billetterie électronique ou e-ticket, etc.

Ce forum tentera donc de répondre concrètement aux questions suivantes : Quels sont les produits industriels et commerciaux nécessaires pour un système intégré de transport efficace ? Quels types d'exploitation les mieux appropriés et quels systèmes ou dispositifs de sécurité?

Communications

Les communications ou contributions porteront sur un ou plusieurs sujets tels que détaillés dans les sous-thèmes et feront des propositions concrètes pour aider à répondre à la question centrale. Le résumé de la communication à transmettre devra :

- tenir en 300 à 400 mots (environ une page),
- intégrer un plan sommaire de présentation,
- comporter une courte biographie et une photographie de l'auteur.

Les résumés des propositions de communication sont attendus au plus tard pour le **30 Avril 2014, au secrétariat du Comité scientifique à l'adresse suivante : uatp@uitp.org**. Celles retenues par le Comité scientifique seront notifiées aux auteurs au plus tard le **30 Juin 2014**.

Chaque intervenant disposera de **15 minutes** pour son exposé qui sera sous **format power Point** (un modèle sera transmis aux orateurs retenus).

models, of operations system or appropriate management for a successful implementation of urban rail transport systems in Africa?

Parallel session: EXHIBITORS FORUM

This forum provides an opportunity for manufacturers and operators to share technological innovations in rolling materials, equipment, ICT designed for service operations and passenger information.

A particular focus will be on innovations concerning the bus of the future (including full electric or hybrid buses), automatic revenue collection (AFC) tracking system (GPS), the use of social media, information of users, support operations (SAE), the electronic ticket or e-ticket system, etc...

This forum will endeavor to answer specifically the following questions: What are the industrial and commercial goods necessary for an efficient integrated transportation system? What types of operations are most appropriate and what systems or safety features?

Papers

Communications or papers will focus on one or more topics as detailed in the sub-themes and make concrete proposals to help answer the central question. The abstract of the paper to be transmitted must:

- *Be of 300 to 400 words (about one page)*
- *integrate a rough plan of presentation*
- *include a short biography and a photo of the author.*

*Paper proposals are expected no later than **30 April, 2014**, to the secretary's office of the Scientific Committee at the following address: uatp@uitp.org . Those selected by the Scientific Committee shall be notified to the authors by 30 June, 2014.*

Each speaker will have 15 minutes for their presentation, which will be in power point format (template will be sent to speakers selected).