

L'accès à la ville pour tous les groupes sociaux, quels systèmes de mobilité/transport dans les villes en développement ?

Dr Xavier Godard,

Inrets,

godard@inrets.fr

L'accès aux services urbains : la mobilité nécessaire

- Mobilité et accessibilité
- Mobilité pour accès à
 - l'emploi,
 - éducation,
 - santé,
 - échanges sociaux,
 - capital social à entretenir,
 - achat de nourriture...
- La faible prise en compte de la dimension mobilité/transport dans les documents de stratégie de lutte contre la pauvreté
- mobilité et productivité des villes

une question de définition et de terminologie

- transport informel
- paratransit
- illegal ou clandestin?
- *artisanat*
- micro-opérateurs

Types de Vehicules utilisés par le transport artisanal

Quelques cas de vehicules non motorisés

Un ensemble de vehicules motorisés de taille réduite

- taxi individuel, compteur ou non
- taximotos (1-2 sièges),
- taxis collectifs (4-5 sièges), parfois davantage
- micro bus (9-15 places)
- minibus (16-24 places)...
- midibus (25-45 places) :

Diagnostic du rôle important du transport artisanal dans de nombreuses villes en développement

Tableau: part des modes de transport public en Afrique subsaharienne (%)

source: Godard 2005, from many sources

	Institutional transport	Motorcycle taxi	Metered taxi	Shared taxi	Minibus	Total micro-operators	Total public transport
Abidjan	32	N	18	21	29	68	100
Accra	13	N	N	27	60	87	100
Addis Ababa	27	N	1	N	72	73	100
Conakry	3	N	N	52	45	97	100
Cotonou	2	90	2	N	6	98	100
Dakar	5	N	10	15	70	95	100
Dar Es Salam	3	N	3	na	na	97	100
Douala	2	30	N	60	8	98	100
Harare	5	N	na	na	na	95	100
Nairobi	30	N	N	N	70	70	100
Ouagadougou	25	N	N	75	N	75	100

Diagnostic du rôle important role du transport artisanal dans de nombreuses villes en développement, hors ASS

Tableau: part des modes de transport public (%)
source Uitp ou autre (*)

	Institutional transport	Shared taxi	Minibus	Other	Total micro-operators	Total Public transport
Alger*	6	4	77	13	94	100
Le Caire	48	N	52	N	52	100
Casablanca*	46	50	N	4	28	100
Tunis	100	N	N	N	N	100
Mexico	27	25	48	N	73	100
Sao Paulo	100	N	N	N	N	100
Delhi*	92	N	N	8	8	100
Jakarta	66	N	34	N	34	100
Manille	24	3	73	N	76	100
Téhéran	44	29	27	N	56	100

une crise parallèle des grandes entreprises de transport public en Afrique

- **Afrique subsaharienne:**
 - disparition des entreprises dans la majorité des villes
 - Exemples de KBS à Nairobi ou Sogetrag à Conakry présentés comme des succès en 1990:
 - Perte d'influence pour KBS
 - Disparition pour Sogetrag
 - Tentatives de nouvelles entreprises privées ou mixtes, pas encore convaincantes
 - Socatur à Douala
 - Dakar Dem Dik à Dakar
- **Maghreb :**
 - Difficultés des entreprises publiques de TU en Algérie et Maroc,
 - Emergence de nouvelles entreprises (M'dina bus à Casablanca)
 - Résistance du schéma d'entreprise nationale à Tunis (STT)

Avantages de l'artisanat, facteurs de son succès

- **Exploitation adaptable et flexible**
- **Règle d'exploitation favorisant le remplissage des véhicules**
- **Longue durée de conduite journalière**
- **Concurrence déloyale avec les entreprises d'autobus**
- **Faible niveau d'investissement**
- **Faiblesse des coûts de structure**
- **Coût et prix de production des véhicules à grande échelle**
- **Pouvoir de lobby**
- **Arrangements avec la Police**
- **Emploi**

La dimension souvent oubliée de l'emploi

- Une grande entreprise de bus : Sotra à Abidjan dans les années 90: 6000 emplois
- Artisans à Dakar: environ 30 000 emplois
- Mototaxis à Cotonou: 60 000 emplois au minimum
- Autre exemple hors Afrique, Dakka in Bangladesh, environ 500 000 jobs...

Coûts externes des transports artisanaux

- Coût externe de congestion
- Insécurité
- Pollution
- La consommation d'énergie et les émissions de GES

Cela dépend de la densité urbaine.

Attention de ne pas trop en faire dans l'évaluation monétaire de ces coûts (cf Dakar)

L'exemple extrême des moto taxis

Facteurs de succès:

- crise du transport public institutionnel (grèves politiques à Douala ou à Lomé)
- qualité de service : service porte à porte
- Flexibilité d'exploitation
- Faible coût de main d'oeuvre
- Mode très rapide, spécialement dans les zones congestionnées
- Mauvais état des routes : les motos vont là où ne vont pas les bus
- Faible coût du carburant de contrebande (du Nigeria à Cotonou et Lomé)
- Faible coût de l'investissement : véhicules d'occasion peu coûteux provenant d'Asie; nouvelles unités de montage de motos chinoises (Douala, Ouagadougou...)

Effets négatifs des taximotos

Succès obtenu en dépit des externalités négatives qui dépendent cependant de leurs modalités d'usage :

- pollution due à: moteurs 2 temps, trop forte proportion d'huile dans les mélanges, maintenance insuffisante
- accidents, avec différents facteurs: comportement du conducteur, non port du casque, vulnérabilité naturelle des deux roues, mauvais état des routes...

L'évolution classique de l'attitude des Autorités concernant le secteur artisanal

- **ignorance**
- **Minimisation de leur poids**
- **Combat pour les éliminer**
- **Reconnaissance de leur rôle**
- **Formalisation et régulation de leur activité**
- **Aide à évolution vers modernisation et intégration**

Poids des dépenses dans le budget des ménages

- Ces dépenses sont-elles supportables?
- aspects méthodologiques, biais des enquêtes
- distinction des groupes sociaux,
- Quelle capacité à payer les tarifs des TC,
- Indices de capacité à payer

Organiser la complémentarité

- **Le schéma de complémentarité entreprise/artisanat est-il réaliste ou une illusion?**
- **C'est une nécessité!**
- **Eviter les erreurs du transfert du modèle de monopole de l'entreprise de service public à la française**

le cas des transports à Dakar

- Une mobilité très contrainte dans le quartier d'habitat
- La recherche de complémentarité entre entreprise et artisanat
- Le programme de renouvellement du parc des cars rapides
- Les difficultés d'émergence d'une entreprise structurée d'autobus
- Rôle actuellement mineur du train urbain
- Projet de BRT ou VRB, négociation du PDUD

La transférabilité des BRT

- L'expérience latino-américaine
 - Curitiba 1974
 - Bogota 2001
 - Quito
- La diffusion du modèle Transmileno dans le monde?
- Des projets en ASS
 - Dar Es Salam
 - Capetown
 - Dakar
 - Accra
 - Adis Adeba
- Des questions de transférabilité
 - Morphologie des villes
 - Niveau de ressources
 - Savoir-faire des opérateurs
 - Capacité de planification et de gestion des institutions
 - Articulation avec le secteur artisanal

améliorations possibles pour les ménages les plus pauvres

- Voirie des quartiers enclavés
- Facilités pour les piétons et les vélos
- Productivité et tarifs réduits des TC
- Encadrer le transport artisanal
- Inflexions de solutions bénéficiant à tous plus que solutions spécifiques aux pauvres

Besoin d'autorité organisatrice

- **Nécessaire coordination des actions**
- **Réguler le système et organiser la complémentarité**
- **experiences intéressantes et difficiles en Afrique:**
 - **Dakar: Cetud créé en 1997**
 - **Abidjan: Agetu créée en 2000**
 - **Many difficulties, nevertheless a progress**

Conclusion: vers des schémas adaptatifs du transport public dans les villes en développement

- **Concevoir des sociétés de transport urbain réactives à leur environnement**
- **Pousser les artisans vers plus d'efficacité collective et respect de l'environnement et de la sécurité**
- **Gérer la complémentarité**
- **Finally l'enjeu est de gérer la complexité des multiples composantes. C'est la modernité**

References

- Cervero R (2000), *Informal transport in the developing world*, UNCHS, Nairobi
- Godard X (2002), *Public transport in developing cities in the face of globalisation*, *Public Transport International*, Vol 51
- Godard X (ed) (2002), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inrets, 2002, 416 p.
- Godard X, Fatonzoum I (2002), *Urban mobility for all*, Proceedings of CODATU X conference in Lomé, November 2002, Balkema ed, 618p.
- Godard X (2004), *Re-exploring some reasons of the low capacity vehicles success in public transport production in developing cities*, WCTR Conference proceedings, Istanbul,
- Godard X (2005), *Kyoto and the double trap for public transport*, *RTS Review*, Lavoisier
- Talvitie A (2004), *Does urban transport have future?* Proceedings of Codatu XI conference, Bucarest
- Tiwari G (2005), *Self-organizing systems and innovations in Asian cities*, in Jönson G, Tengström E (eds) *Urban Transport development, a complex issue*, Springer
- World Bank (2002) *Cities on the move, Urban transport strategy*