

MobiliseYourCity

Atelier Participatif sur l'Intégration du Transport Artisanale dans l'Élaboration des Plans de Mobilité Durable

« Prendre en compte le transport artisanal dans
l'élaboration des SUMPS et NUMPS »

8 décembre 2020 - 11 heures (GMT +1)

Document de préparation

Date : 26/11/2020

Auteurs : Solène Baffi, Jean-Pierre Lannes

Présentation du webinar

Ce webinar est le premier d'une série de deux consacré aux **politiques d'intégration** de ce secteur essentiel de la mobilité dans la plupart des villes du Sud, dans des **systèmes globaux de mobilité équilibrés, efficaces et qualitatifs**.

Ces deux webinaires n'ont pas pour objet de diffuser et partager une connaissance préalablement établie, mais bien de s'inscrire dans une **démarche de co-construction** : il s'agit de concevoir ensemble, sur la base des expériences des participants mais aussi de la connaissance préalablement acquise par les différents acteurs de **MobiliseYourCity**, les outils permettant d'alimenter la réflexion et l'action au niveau local dans ce domaine.

Considérant qu'aucune politique cohérente ne peut être conduite sans une excellente connaissance et compréhension de la situation de départ, ce premier webinar sera consacré aux méthodes et aux objectifs à prendre en compte dans l'établissement d'un diagnostic sur le transport artisanal, notamment (mais pas exclusivement) dans le cadre de l'élaboration des SUMP/PMUS (Plans de Mobilité Urbaine Soutenable).

Le second webinar, prévu courant janvier, sera consacré à constituer la "boîte à outils" des actions pouvant être envisagées pour concourir à l'intégration du transport artisanal dans le système global de mobilité.

Questionnaire préalable

Pour vous inscrire à l'atelier, un **questionnaire** a été réalisé afin de recueillir préalablement quelques renseignements qui permettront d'**alimenter les discussions** et de **mieux cadrer les attentes des participants**. Sa durée de remplissage ne dépasse pas cinq minutes. Il est disponible à l'adresse suivante :

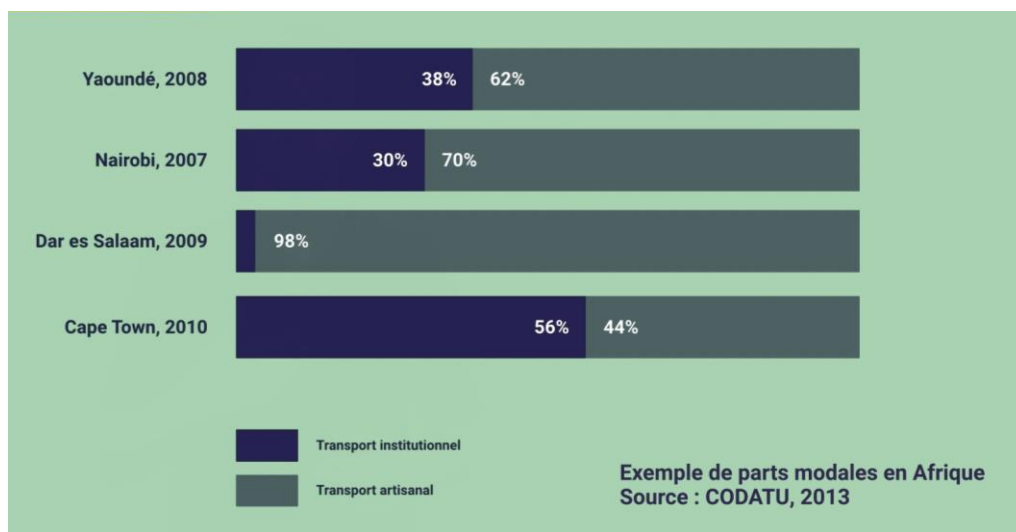
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScBKCV3PVbBY--sdOxg5XxXsy-ICS-GB0m2qOjrdNEDz6tNdA/viewform?usp=sf_link

Merci beaucoup de prendre les quelques minutes nécessaires.

Note de cadrage

Un mode de transport aujourd'hui prépondérant et incontournable dans les villes du Sud

Les différents services de transport artisanal sont le plus souvent apparus pour faire face à l'inexistence, aux carences ou au déclin de l'offre de transport public institutionnelle et ils représentent parfois le principal mode de déplacement motorisé disponible pour les populations, en particulier dans les villes moyennes. Aujourd'hui, le transport artisanal assure souvent une part modale dominante dans les systèmes de mobilité des villes du Sud.



Ces services sont apparus très tôt au cours du 20ème siècle dans les pays en développement, pour répondre aux besoins de populations reléguées dans des espaces urbains de plus en plus distants des ressources urbaines, sous l'effet de différents processus d'exclusion sociale et spatiale (métropolisation, fragmentation urbaine, retrait des pouvoirs publics ou encore instauration de politiques d'aménagement discriminatoire, type apartheid).

Néanmoins, l'émergence du secteur et surtout sa diffusion massive s'est opérée durant la seconde moitié du 20ème siècle. Cette diffusion résulte d'une absence structurelle ou d'un retrait délibéré des gouvernements vis-à-vis de la question du transport urbain. Cette absence ou ce retrait s'est généralement produit au moment où les ajustements structurels comprimaient les dépenses étatiques et où l'entrepreneuriat privé était particulièrement valorisé. Ainsi, le transport artisanal s'est épanoui

durant une période où l'inaction et la dérégulation était fortement encouragée. En outre, même dans le cas où les gouvernements des pays en développement ont opté pour une approche interventionniste et ont investi dans le développement de réseaux de transport public, l'offre de transport artisanal s'est tout de même diffusée.

Progressivement, ce secteur a occupé une place croissante dans toutes les régions du monde en développement, y compris dans les pays où le secteur est encadré et où une offre de transport public existe. Les raisons expliquant l'importance de la part modale assurée par le transport artisanal sont multiples. Elles tiennent en premier lieu au rôle qu'il joue dans le fonctionnement des territoires, et par conséquent à la manière dont sont composés, organisés et régulés les systèmes locaux de mobilité.

Tableau synthétique « forces et faiblesses »

Le tableau dressant les « forces et les faiblesses » est un outil pour identifier les leviers à mobiliser pour faire évoluer le transport artisanal à partir de ses défaillances et de ses externalités négatives, tout en capitalisant sur ses atouts dans le système de mobilité et dans le système urbain en général.

Cela permettra notamment d'alimenter la discussion issue de l'élaboration de la matrice 1 pour établir une typologie des différents services de transport artisanal (force et faiblesse de chaque type de service, et quelles possibilités d'intégration dans le système de mobilité).

FORCES	FAIBLESSES
Service non-subventionné	
Tarifs accessibles pour une majorité de citoyens	Pas de tarification sociale
Fournir un service de transport dans un contexte où absence/défaillance d'une offre de transport collectif	Absence d'information sur le service (pas d'information voyageur)
Services de rabattement, services du « dernier kilomètre »...	Pas d'intégration modale et tarifaire avec les autres services de transport
Adaptabilité des services de transport dans un contexte où transformation rapide des villes et urbanisation croissante	Pas d'accessibilité minimum garantie, que ce soit en termes de zones desservies ou de tarifs
Flexibilité du service, transport à la demande	Fill & go system : temps d'attente très variables
	Absence de cadencement, Vitesse commerciale réduite
Pourvoyeur d'emplois dans des sociétés où chômage est important	Forte concurrence interne entre opérateurs et dégradation de la qualité de service
	Faible niveau de formation des chauffeurs
Longue vie des véhicules	Pollution, insécurité routière
Structure sociale et organisation vectrice de protection sociale (prêt, conseil) pour les employés	Difficultés de régulation (connaître le nombre d'opérateurs, chiffre d'affaires, passagers pris en charge, véhicules en circulation...)
	L'intérêt de l'opérateur prime sur celui de l'utilisateur
...	...

Préciser les termes

Le terme de « transport artisanal », développé par X. Godard en 1992, désigne un ensemble de services de mobilité opérés par un grand nombre de petits entrepreneurs et au moyen d'une large gamme de

modes de transport : bus, minibus, taxis, voitures individuelles, trois et deux roues, bateaux. Le secteur artisanal rassemble ainsi un ensemble de services de transport, plus ou moins collectifs, offrant des solutions de transport particulièrement variées, généralement très flexibles mais parfois aussi plus conventionnelles. Le terme artisanal est utilisé car il désigne un secteur qui se caractérise par l'entrepreneuriat individuel, le plus souvent par l'absence de subventionnement public et par une exploitation commerciale dirigée avant tout selon une logique de profit.

L'utilisation du terme de « transport artisanal » répond à plusieurs exigences. Il s'agit d'une part de préciser le type de service que le terme de « transport informel » recoupe. Le terme « informel » renvoie à ce qui n'a pas de « forme », et il est vrai que ce terme renvoie à de multiples services. Toutefois, comme le précise X. Godard, certaines caractéristiques communes sont transversales aux services de transport non-institutionnels dans les villes du Sud au tournant des années 1990, et parmi, eux, les modalités d'exploitation du service. De plus, le terme de transport « informel » fait l'objet de critiques parmi la communauté scientifique, car il s'opposerait alors à des transports dits « formels », entendus comme étant des services de transports normés, régulés, et obéissant à une structure interne. Or la place prépondérante du transport artisanal dans les villes du Sud, l'existence de structures professionnelles (syndicats, associations, coopératives) ou encore la capacité de ce secteur à capter les innovations (utilisation des outils numériques) sont autant d'indicateurs du niveau d'organisation du secteur artisanal. Enfin, pendant longtemps la dénomination « informel » était utilisée pour qualifier des services, des pratiques en décalage avec des normes et des standards dominants, souvent importés de l'étranger et des pays industrialisés. Aussi, pendant plusieurs décennies, les projets de réforme des transports urbains ont eu pour objectif d'éradiquer le secteur du transport artisanal sans prendre en compte son rôle structurant dans les systèmes de mobilité et dans les sociétés.

La catégorie du transport artisanal rassemble des services au degré d'informalité et d'institutionnalisation varié. Les opérateurs agissent parfois librement dans un cadre et un marché complètement dérégulé, ou encore en l'absence totale de reconnaissance de leur existence et de contrôle par les autorités publiques. D'autres exploitent leur service parallèlement à un secteur du transport régulé, de manière clandestine et illégale. Toutefois, dans la grande majorité des cas des barrières à l'entrée du marché existent et les opérateurs transport artisanal sont alors soumis à un ensemble de réglementation, qu'ils respectent plus ou moins en fonction de leur niveau de ressources, de leur organisation et de leur capacité ou volonté à s'y conformer.

Ainsi, le transport artisanal renvoie à des réalités très différentes dans les villes du monde entier ; au-delà de la diversité des transports qui sont utilisés, différentes logiques économiques sous-tendent l'activité des opérateurs, leur organisation mais aussi les mesures de régulation mises en œuvre par les pouvoirs publics. Si les externalités associées au transport artisanal présentent des traits similaires, la qualité de service et la fonction dans l'espace urbain varient selon les contextes territoriaux. Il s'agit donc, à travers la mise en place d'un diagnostic, de comprendre ce secteur complexe et protéiforme, ses logiques, et d'identifier ses forces et faiblesses dans la perspective d'une réforme du système de la mobilité.

Pourquoi améliorer le transport artisanal ?

Au début des années 2000, une célèbre publication d'UN-Habitat (Cervero, 2000) souligne que les enjeux de la régulation du transport artisanal s'articulent autour de la nécessité d'empêcher que le secteur concurrence l'offre publique, mais qu'il continue d'exister lorsque l'offre de transport public fait défaut, tout en tentant d'en réduire les externalités liées à un inégal niveau d'accessibilité, à la sécurité routière et aux conditions de travail des employés.

Dans la lignée de cette publication, un nouveau paradigme se diffuse depuis le début des années 2010. Celui-ci insiste davantage sur le rôle clé que peut jouer (ou joue déjà) le transport artisanal dans le système de mobilité : que ce soit en tant qu'unique offre de transport collectif quand il n'existe pas d'offre publique, ou bien en termes de complémentarité lorsqu'un réseau de transport public existe ou est en projet (transport collectif en site propre ou non). Ces évolutions se traduisent par une prise en compte croissante du secteur dans les politiques publiques. Aussi, les actions visant à réguler le transport artisanal se multiplient depuis près de vingt ans, dans l'objectif de structurer un système de transport planifié par les autorités. Les mesures consistent notamment à réduire le caractère informel du secteur en professionnalisant les opérateurs, à améliorer la qualité de service en encadrant qualitativement et quantitativement l'offre, ou encore à le redéployer en favorisant son développement dans certains points des réseaux afin de l'intégrer aux projets de transport public et ainsi fournir un service cohérent et de meilleure qualité aux usagers.

Déroulé du webinaire

1) Introduction du cadre du webinaire (15 mn)

- Accueil par AFD : présentation du contexte, retours sur les questionnaires préparatoires
- Séquences du 1er webinaire : Terminologie et typologie ; éléments d'un diagnostic
- Principes de fonctionnement
- Tour de table (selon le nombre de participants)

2) Séquence 1 : Terminologie / Typologie (45 mn)

Introduction (20 mn)

Finalités de l'intégration - atouts du transport artisanal et principales externalités négatives. Présentation succincte d'un ou deux cas d'études.

Stabiliser la terminologie employée : présentation des termes de paratransit, transport artisanal, transport informel, transport clandestin ou illégal, taxi.

Nécessité de réaliser une typologie des formes du transport artisanal comme préalable à la réalisation du diagnostic.

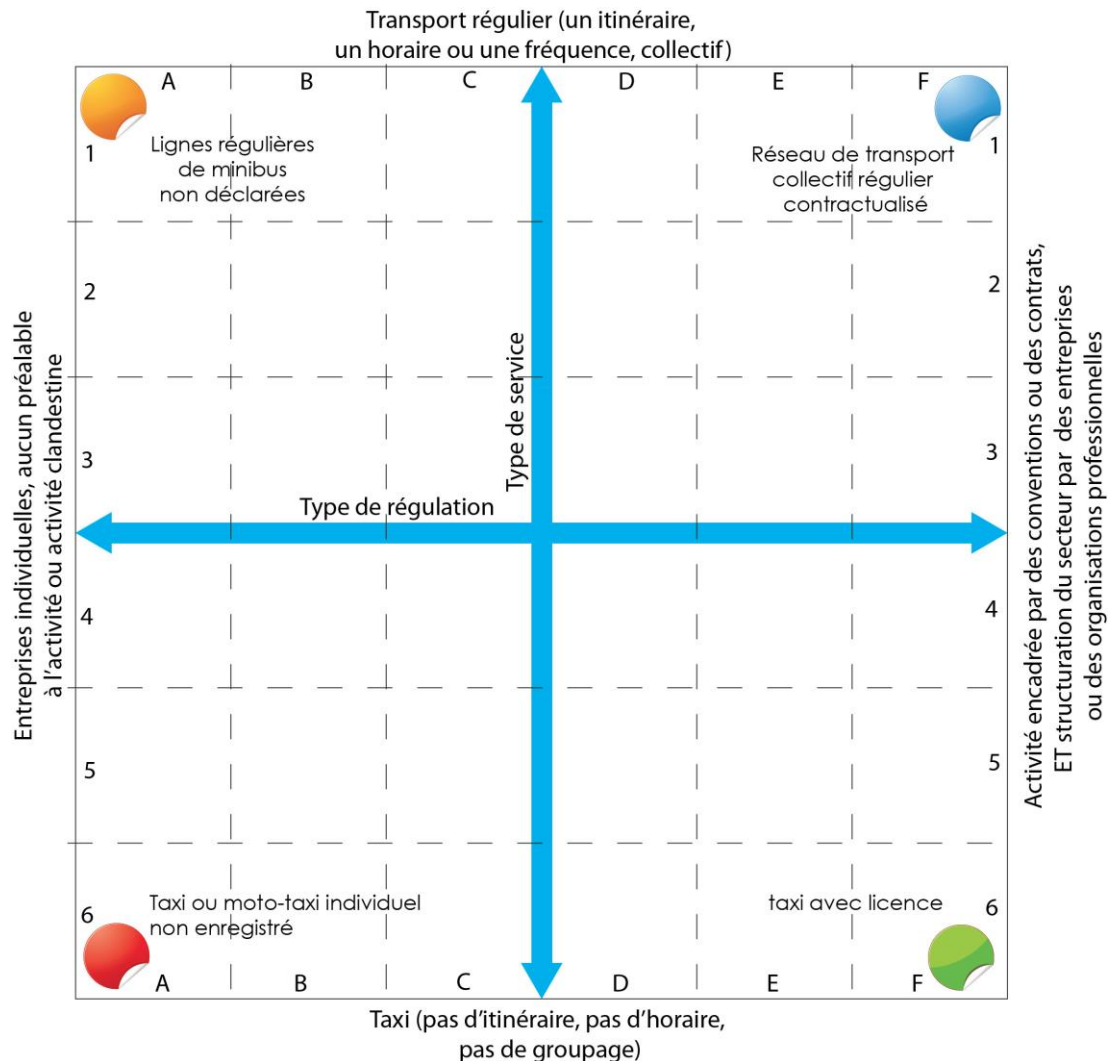
Présentation de la matrice.

Discussion (20 mn)

Les participants seront invités à positionner les services présents chez eux ou dont ils ont connaissance dans la matrice ci-dessous, qui permet de répartir tous les services de transport relevant du système artisanal selon deux grands paramètres :

- Le type de service rendu : tendant plutôt vers un fonctionnement de type taxi, ou au contraire vers un service régulier;
- Le type de régulation : tendant vers une dérégulation complète (aucune règle, aucun contrôle) ou au contraire vers un fort niveau de contrôle et d'organisation, interne (par des organisations professionnelles, des syndicats) ou externe (procédures d'enregistrement, d'autorisation, de licence, voire de contractualisation).

Il serait utile que les participants aient pu réfléchir en amont du webinaire sur le positionnement des services dont ils ont connaissance dans cette matrice.



Synthèse (5 mn)

Tenter une typologie.

3) Séquence 2 : Eléments pour un diagnostic du transport artisanal (60 mn)

Introduction (15 mn)

Caractère indispensable d'un bon diagnostic dans un SUMP.

Les quatre volets d'un diagnostic : l'offre / l'usage / le modèle économique / les structures de régulation

Discussion (40 mn)

Les tableaux suivants constituent une première tentative de formalisation des entrants et des produits de sortie d'un diagnostic sur le transport artisanal.

Les participants sont invités à compléter, amender, préciser les différents items en fonction de leur propre expérience et connaissance du secteur.

- Commentaires sur la disponibilité et l'emploi des sources

- Commentaires sur les méthodes et retours d'expériences
- Commentaires sur les résultats attendus

Les principales sources du diagnostic :

Thématique	Interviews	Enquêtes et terrain	Données
Offre : itinéraires, fréquences, parc, points de regroupement	Interview de conducteurs dans les points de regroupement Interview d'entreprises ou d'organisations professionnelles si elles existent	Relevés de traces GPS Enquêtes et comptages dans les points de regroupement Identification et caractérisation des points de regroupement	Base de données des licences / des autorisations (pouvoirs publics)
Usage : volume de clientèle, type, principales OD	Interview de conducteurs dans les points de regroupement Interview d'entreprises ou d'organisations professionnelles si elles existent	Enquêtes et comptages dans les points de regroupement Enquêtes auprès des passagers	Enquêtes ménages déplacements
Modèle économique : tarifs, recettes, coûts, marge	Interview de conducteurs, d'organisations professionnelles et d'entreprises : tarification, structure des coûts, mode de rémunération, évolutions		Indices d'évolution du prix des carburants
Structures : internes (entreprises, propriétaires, syndicats) et externes (régimes d'autorisation, déclaration, conventions...)	Interview des autorités de tutelle (Etat, municipalités...) Interview de conducteurs, d'organisations professionnelles et d'entreprises		Conventions, lois et règlements Base de données des licences / des autorisations

Les principaux produits du diagnostic :

Thématique	Résultats attendus
Offre : itinéraires, fréquences, points de regroupement	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de véhicules par type Age du parc par type Répartition des entreprises et nombre de véhicules par entreprise Nombre d'emplois directs et indirects Principes de fonctionnement et de desserte (taxi, fill and go, horaire...) Cartographie des lignes ou des zones de desserte Nombre de services maximum par liaison, PKO si possible Production kilométrique par type de service Cartographie des points de regroupement (localisation, capacité, mode de fonctionnement, propriété foncière...)
Usage : volume de clientèle, type, principales OD	<ul style="list-style-type: none"> Volume de clientèle par liaison Typologie de la clientèle Principales origines-destinations Fréquences d'usage Parts de marché du transport artisanal dans les déplacements Raisons du choix/du non-choix du transport artisanal ou du transport public officiel
Modèle économique : tarifs, recettes, coûts, marge	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs appliqués Reconstitution d'un CEP : hypothèses de recettes et décomposition des charges (personnel, consommables, entretien, renouvellement, loyers...) Estimation du revenu des conducteurs et des entreprises et position par rapport au revenu moyen Estimation des externalités positives et négatives pour les collectivités publiques
Structures : internes (entreprises, propriétaires, syndicats) et externes (régimes d'autorisation, déclaration, conventions...)	<ul style="list-style-type: none"> Cartographie des acteurs publics et privés Structuration du milieu professionnel : entreprises, organisations professionnelles, syndicats, propriétaires de véhicules. Modalités de gestion des points de regroupement Cadre législatif et réglementaire Nombre de licences ou d'autorisations et estimation du volume et de la proportion de l'illégal Existence de contrats, conventions entre l'autorité publique et les artisans Démarches de réforme et de modernisation des transports et place de l'artisanal dans ces démarches Existence de démarches de professionnalisation, de renforcement de capacités des artisans Investissements publics éventuels



Matrice AFOM / SWAT

ATOUTS	FAIBLESSES
OPPORTUNITES	MENACES

Synthèse (5 mn)

Principaux enseignements des interventions

4) Conclusions (5 mn)

Remerciements

Introduction du webinaire n°2