

# Mastering Mobility : Réformer le transport artisanal avec le catalogue de mesures de MobiliseYourCity

Le 29 novembre | 15:00-17:00 CET



Making Progress Possible. Together.

# Bienvenue à la Série de formations *Mastering Mobility!*

- ✓ Apprendre
- ✓ Échanger
- ✓ Connecter

02.11.2021 Types de données et méthodes de collecte pour un diagnostic de la mobilité urbaine

10.11.2021 Le tramway comme système de transport de masse durable : Évaluation ex-post des tramways marocains

16.11.2021 Comprendre la qualité de l'air et son rôle dans le transport urbain

23.11.2021 Intégrer la qualité de l'air dans la planification de la mobilité durable

29.11.2021 Réformer le transport artisanal avec le catalogue de mesures de MobiliseYourCity

30.11.2021 Quel est votre potentiel d'investissement : Réalisez une évaluation financière de votre ville

07.12.2021 Réflexion sur les obstacles et cocréation de solutions pour des villes actives et piétonnes



Traduction instantanée  
disponible en français et  
anglais



On behalf of:  
Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety  
of the Federal Republic of Germany



# Comment participer à la session



Assurez-vous que votre microphone est coupé et que votre caméra est éteinte.



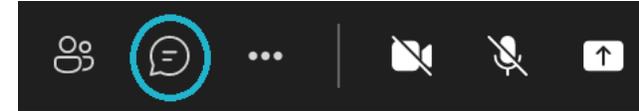
Cette session sera enregistrée. Vous n'apparaitrez pas dans l'enregistrement si votre caméra est éteint.



Incluez vos questions dans le chat, nous les poserons dans les questions-réponses à la fin de la session.



N'hésitez pas à partager des documents de votre organisation ou d'autres contributions dans le chat !



**Traduction instantanée disponible en anglais!**



## Instructions avant de commencer la session :

- Rendez-vous sur l'**App Store** de votre téléphone (iOs ou Android) et **téléchargez l'application Ablio Audience**.
  - Google Play Store : cliquez ici
  - App Store (iOs) : cliquez ici
- Ouvrez l'application et **entrez le code de l'événement** : **FDmivp** (Veuillez noter qu'il est sensible à la casse).
- Sélectionnez un canal pour écouter la session dans la langue de votre choix.

## Instructions pour l'utilisation pendant la session :

- Utilisez les **haut-parleurs** de l'ordinateur pour entendre la partie audio de la vidéoconférence.
- Utilisez votre smartphone avec l'application **Ablio Audience** et des écouteurs pour entendre la traduction instantanée.
- **Activez le microphone** de votre ordinateur lorsque vous parlez dans votre langue.
- Si le délai augmente pendant la session, tapez (**fermez et rouvrez**) le canal de traduction pour le relancer.

# Ordre du jour

- 15:00 Introduction à la session d'aujourd'hui  
Mateo Gomez
- 15:05 Comprendre le transport artisanal : Définition  
Anne Chaussavoine
- 15:10 Comprendre le transport artisanal : Diagnostic  
Solène Baffi
- 15:20 Étude de cas : Transport artisanal en Asie  
Clément Musil
- 15:25 Q&R  
Tous les participants
- 15:30 Réformer le transport artisanal : un catalogue d'actions à destination des décideurs et des praticiens dans le secteur des transports urbain  
Solène Baffi

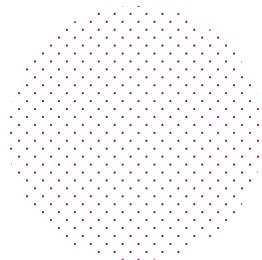
- 15:40 Étude de cas : Dakar  
Ababacar Fall
- 15:50 Étude de cas : Le Cap  
Reginald Springleer
- 16:05 Analyse croisée  
Anne Chaussavoine
- 16:15 Q&R  
Tous les participants
- 16:25 Groupes de discussion : élaboration d'un projet sur le transport artisanal pour une ville en utilisant le catalogue des mesures  
Tous les participants
- 16:50 Wrap-up et commentaires des participants  
Mateo Gomez

## Objectifs de la session

- Identifier les étapes et les exigences pour réaliser un diagnostic du transport artisanal.
- Apprendre comment intégrer le service de transport artisanal dans la planification de la mobilité urbaine durable et connaître la variété des mesures pour améliorer le secteur.
- Réfléchir à la manière de la mise en oeuvre des mesures dans votre ville.

# Panel des intervenants

---



Speaker

**Ababacar Fall**

Conseil Executif des Transports  
Urbains de Dakar



Speaker

**Clément Musil**

Chef de projet  
MobiliseYourCity Asia



Speaker

**Reginald Springleer**

Ville de Cape Town



Speaker

**Anne Chaussavoine**

Responsable Equipe Projet  
Transport  
Agence Française de  
Développement



Moderator

**Mateo Gomez**

Capacity building and  
methodologies  
MobiliseYourCity Secretariat



Speaker

**Solène Baffi**

Chef de projetCodatu

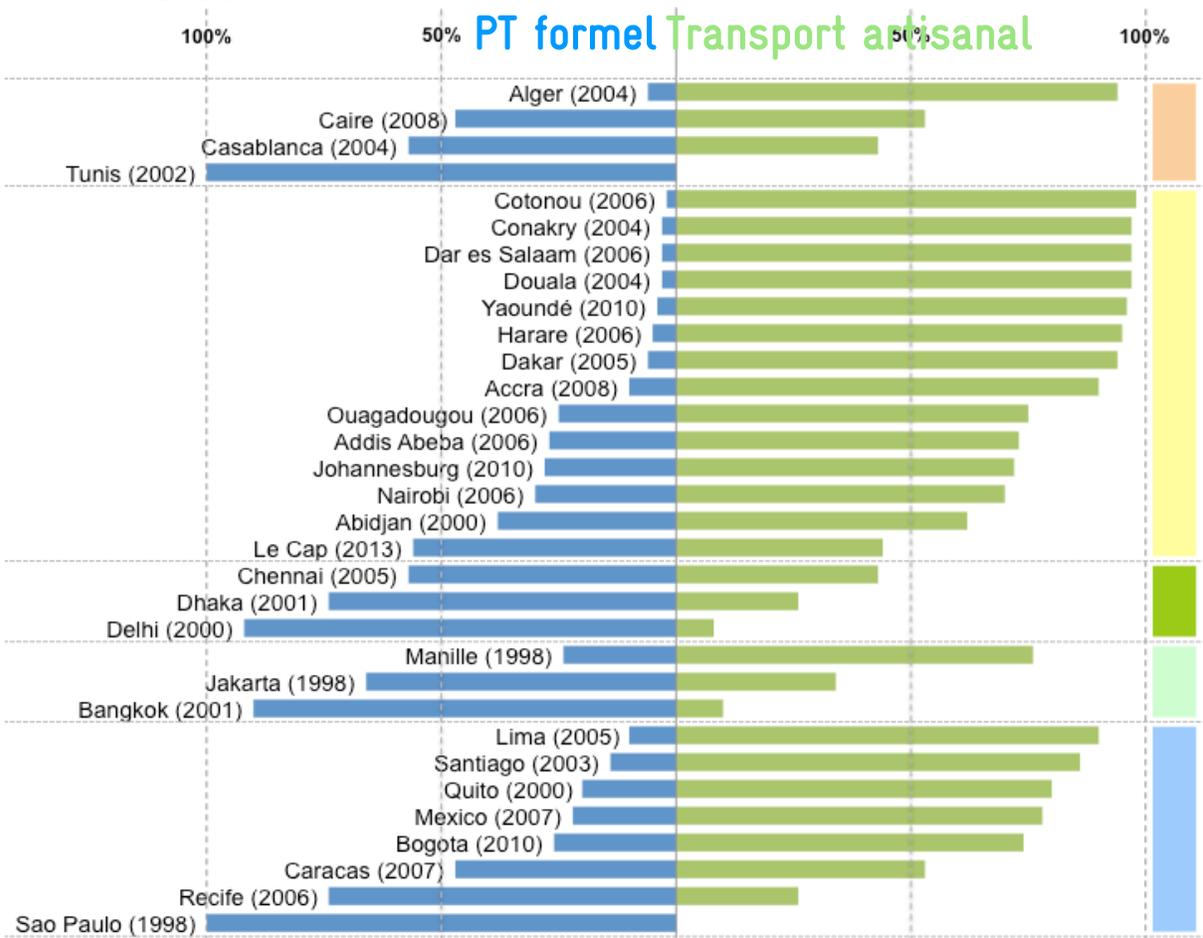
# Comprendre le transport artisanal

Caractéristiques clés introductives

2

# Transport artisanal : caractéristiques clés introductives

- Une **part modale** importante... mais dépendante du contexte urbain



- **Diversité des modes**

2-W



3-W



4-W



- **Des services flexibles**

- sur demande/itinéraire fixe
- partagé ou collective
- itinéraires et horaires adaptés



# Transport artisanal : caractéristiques clés introductives

- Un service axé sur les **besoins individuels de rentabilité à court terme**
  - faible surveillance publique, pas de subventions
  - de multiples acteurs aux intérêts distincts
  - pas d'offre à un moment/lieu non rentable
  - services imprévisibles, logique du " fill and go ", information limitée
  - qualité limitée des véhicules, des arrêts/terminaux



- Un service entravé par des **surcoûts** :
  - en raison d'inefficacités techniques (concurrence sur le marché, véhicules vieillissants,...)
  - en raison de la corruption, du racket des associations
  - en raison du coût élevé du financement

# Transport artisanal : caractéristiques clés introductives

- Mauvaises conditions de travail



- pas de contrats, système cible
- de longues heures
- pas de protection sociale ...

- Externalités négatives

- congestion
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
- la sécurité routière



# Réforme du transport artisanal avec le tout nouveau catalogue de mesures de MobiliseYourCity

Comprendre le transport artisanal : comment  
mener un diagnostic

29 novembre 2021



Solène Baffi (CODATU)

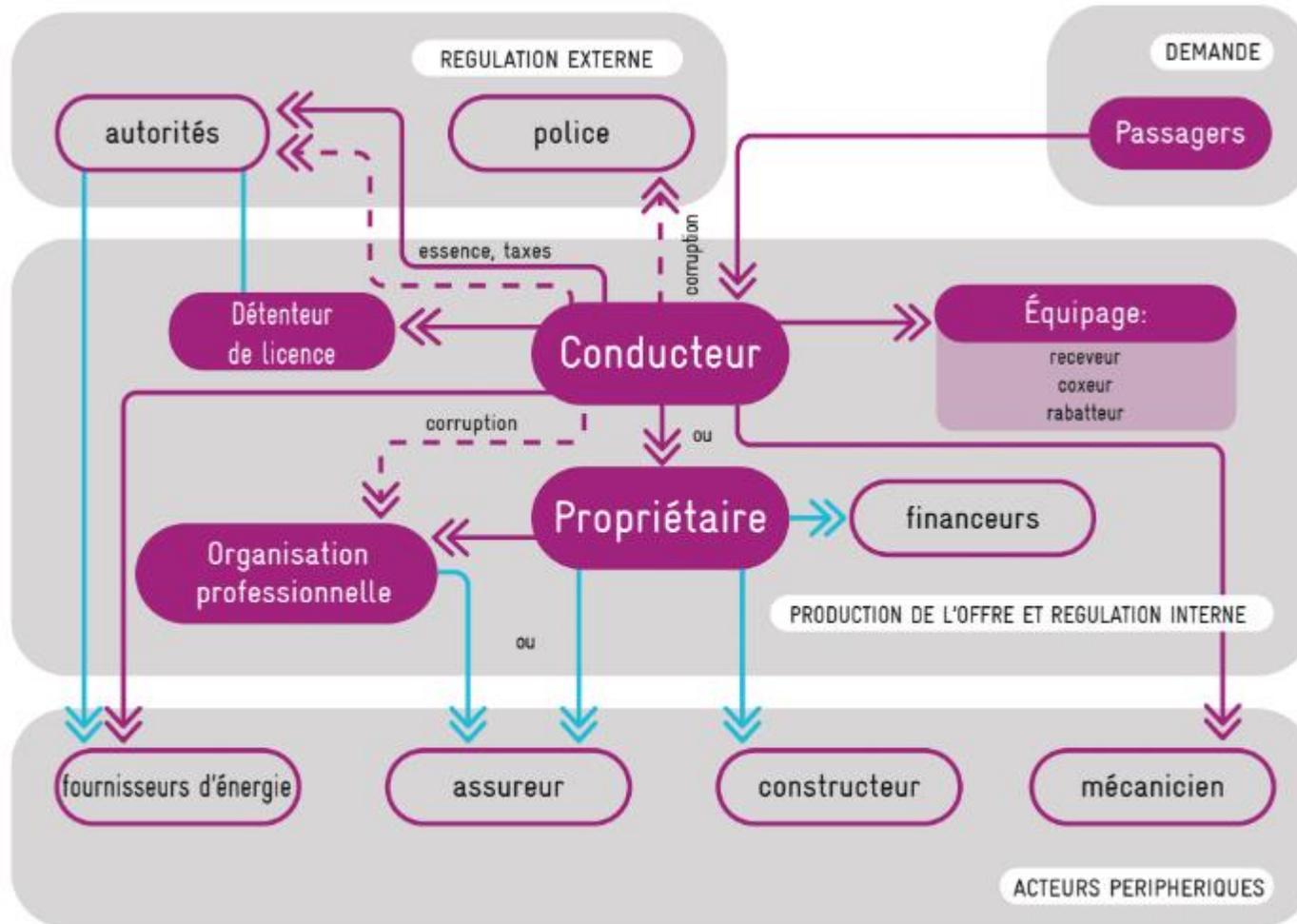
On behalf of:



of the Federal Republic of Germany



# Le transport artisanal : Un écosystème complexe de parties prenantes



- Un ensemble complexe d'interactions, chaque partie prenante ayant ses propres **intérêts** et **arbitrages**.
- Un **secteur politique** : un important pourvoyeur d'emplois, une forte corruption

*Il est essentiel de comprendre la dynamique des parties prenantes pour introduire des mesures et des réformes acceptables.*

# Établir un diagnostic sur le transport artisanal : Principales questions à poser

## Question 0 : Comment décrire le système de transport ?

- Quelle est l'offre de transport ?
- Existe-t-il une offre de transport public ?
- Quel est le modèle de réglementation ?
- Qui sont les autorités chargées de la réglementation ?

## Question 3 : Comment les installations sont-elles gérées ?

- Comment sont gérés les arrêts et les stations ?
- Les opérateurs paient-ils des impôts ?
- S'agit-il de dépôts, de centres de maintenance et de parkings ?

## Question 1 : Comment est géré le risque commercial ?

- Quel type d'accord et/ou de contrat existe-t-il ?
- Comment retracer les comptes d'exploitation ?
- Quel est l'impact du système de billetterie sur les opérations ?

## Question 4 : Quel est le rôle des passagers ?

- Quel est le profil socio-économique des utilisateurs ?
- Y a-t-il une information pour les passagers ?
- Quel est le comportement à l'égard des technologies numériques ?

## Question 2 : Comment le secteur est-il réglementé ?

- Comment les licences sont-elles accordées ?
- Comment les itinéraires sont-ils fixés ?
- Qui fixe les tarifs ?
- Le règlement est-il appliqué sur le terrain ?
- Qui est responsable des opérations de la flotte ?

## Question 5 : Quelles sont les performances et les inefficacités du système ?

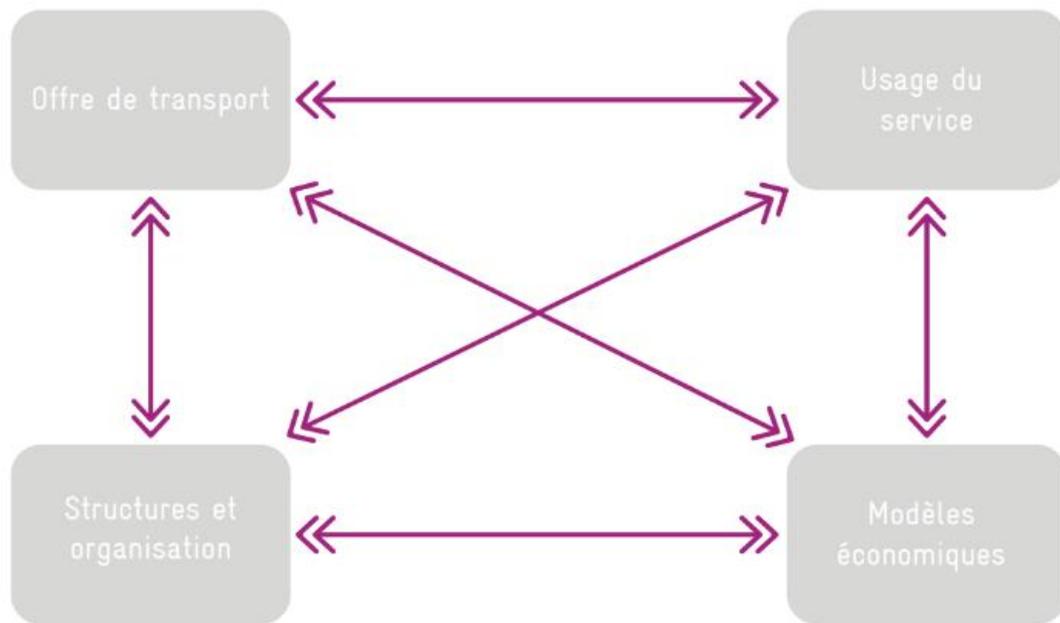
- Quelles sont les inefficacités du système ?
- Quels sont les sous-coûts actuels qui devraient être inclus ?
- Quels sont les coûts cachés qui peuvent avoir un impact sur le modèle économique ?

# Établir un diagnostic sur le transport artisanal : Méthodologie suggérée

- Les 4 composantes pour élaborer le diagnostic

- Sources pouvant être utilisées pour le diagnostic

## DIAGNOSTIC



	Interviews	Enquêtes et terrain	Données
<b>Offre</b>	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 et embarquées  Identification et caractérisation des points de regroupement	Base de données des licences / des autorisations (pouvoirs publics)
<b>Usage</b>	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 et embarquées  Enquêtes auprès des passagers	Enquêtes ménages déplacements
<b>Modèle économique</b>	Interview de conducteurs, propriétaires, d'organisations professionnelles et d'entreprises : tarification, structure des coûts, mode de rémunération, évolutions		Indices d'évolution du prix des carburants
<b>Structures internes et externes</b>	Interview des autorités de tutelle (Etat, municipalités...)  Interview de conducteurs, propriétaires, d'organisations professionnelles et d'entreprises		Conventions, lois et règlements  Base de données des licences / des autorisations

# Transport artisanal : Externalités positives et négatives - analyse



## SWOT

### UTILISATEURS

#### STRENGTH

#### FAIBLESSE

	STRENGTH	FAIBLESSE
<b>INTERNES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité de l'offre</li> <li>- Flexibilité</li> <li>- Service de porte à porte</li> <li>- Tarifs</li> <li>- Vitesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non fiable</li> <li>- Aucune information sur les passagers</li> <li>- Tarifs</li> <li>- Congestion</li> <li>- Pollution</li> <li>- Sécurité routière</li> <li>- Insécurité (dans et autour des véhicules)</li> </ul>
<b>EXTERNAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Outils de planification des voyages</li> <li>- Intégration modale et tarifaire</li> <li>- Le confort dans les véhicules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de disponibilité en cas de réforme</li> <li>- Augmentation des tarifs</li> </ul>



### GOVERNEMENT LOCAL

#### STRENGTH

#### FAIBLESSE

	STRENGTH	FAIBLESSE
<b>INTERNES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de subventions</li> <li>- Adaptation de l'offre à la demande</li> <li>- Secteur de recherche d'emploi</li> <li>- Pas - ou peu - d'infrastructures nécessaires</li> <li>- Secteur faisant partie de la culture et de l'identité locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas un service public</li> <li>- Concurrence avec l'offre de transport public (si elle existe)</li> <li>- Congestion</li> <li>- Pollution</li> <li>- Sécurité routière</li> <li>- Difficile à réglementer</li> <li>- Manque d'information</li> <li>- Le pouvoir politique</li> </ul>
<b>EXTERNAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nouveaux outils pour faciliter et améliorer la réglementation</li> <li>- Intégration modale et tarifaire</li> <li>- Des véhicules plus sûrs et plus propres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opposition politique des parties prenantes en cas de réforme</li> <li>- Perte d'emploi</li> <li>- Discrédit de la nouvelle offre de transport (si applicable)</li> </ul>



### DRIVERS

#### STRENGTH

#### FAIBLESSE

	STRENGTH	FAIBLESSE
<b>INTERNES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès à l'emploi (si permis)</li> <li>- Revenu</li> <li>- Statut social</li> <li>- Dans certains cas, forme de protection sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une forte concurrence</li> <li>- Système cible</li> <li>- Pas de protection sociale</li> <li>- Mauvaises conditions de travail</li> <li>- Corruption</li> </ul>
<b>EXTERNAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des conditions de travail</li> <li>- Optimisation du taux de remplissage des véhicules</li> <li>- Des véhicules moins coûteux à entretenir</li> <li>- Accès aux avantages sociaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perte d'emploi en cas de réforme</li> <li>- Diminution du revenu quotidien</li> <li>- Difficultés d'accès au secteur</li> </ul>



### GUICHETS AUTOMATIQUES

#### STRENGTH

#### FAIBLESSE

	STRENGTH	FAIBLESSE
<b>INTERNES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revenu régulier</li> <li>- Petit capital nécessaire</li> <li>- Mise en commun des besoins dans une certaine organisation professionnelle</li> <li>- Importance de la demande</li> <li>- Statut social</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une forte concurrence</li> <li>- Pas d'économies d'échelle</li> <li>- Pression de l'organisation professionnelle</li> <li>- Corruption</li> <li>- Risque commercial</li> </ul>
<b>EXTERNAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimisation du taux de remplissage des véhicules</li> <li>- Des véhicules moins coûteux à entretenir</li> <li>- Rachat d'entreprise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perte de revenus</li> <li>- Difficultés d'accès au secteur</li> </ul>

# Transport artisanal : Objectifs généraux de la réforme du secteur

- ❑ Un transport artisanal plus efficace : temps de transport réduit, services plus fiables, tarifs réduits,...
- ❑ Extension des services vers les services non rentables : temps, couverture géographique
- ❑ Une meilleure qualité pour les utilisateurs : information, confort, respect du genre,...
- ❑ De meilleures conditions de travail
- ❑ Réduction des externalités négatives : Émissions de GES, qualité de l'air, sécurité routière



# Merci de votre attention !

Solène BAFFI  
sbaffi@codatu.org  
*CODATU - Chef de projet*

<https://www.codatu.org/>  
<http://mobiliseyourcity.net/>

# Paratransit in Asia

Overview of paratransit dynamics in the region and the challenges related to sector's modernisation

29th November 2021



Clément Musil  
(PMO MobiliseYourCity Asia – Espelia)

# Paratransit in Asia - Regional urban & mobility dynamics



## Development of Mass Rapid Transit Systems in Major Cities in the Region

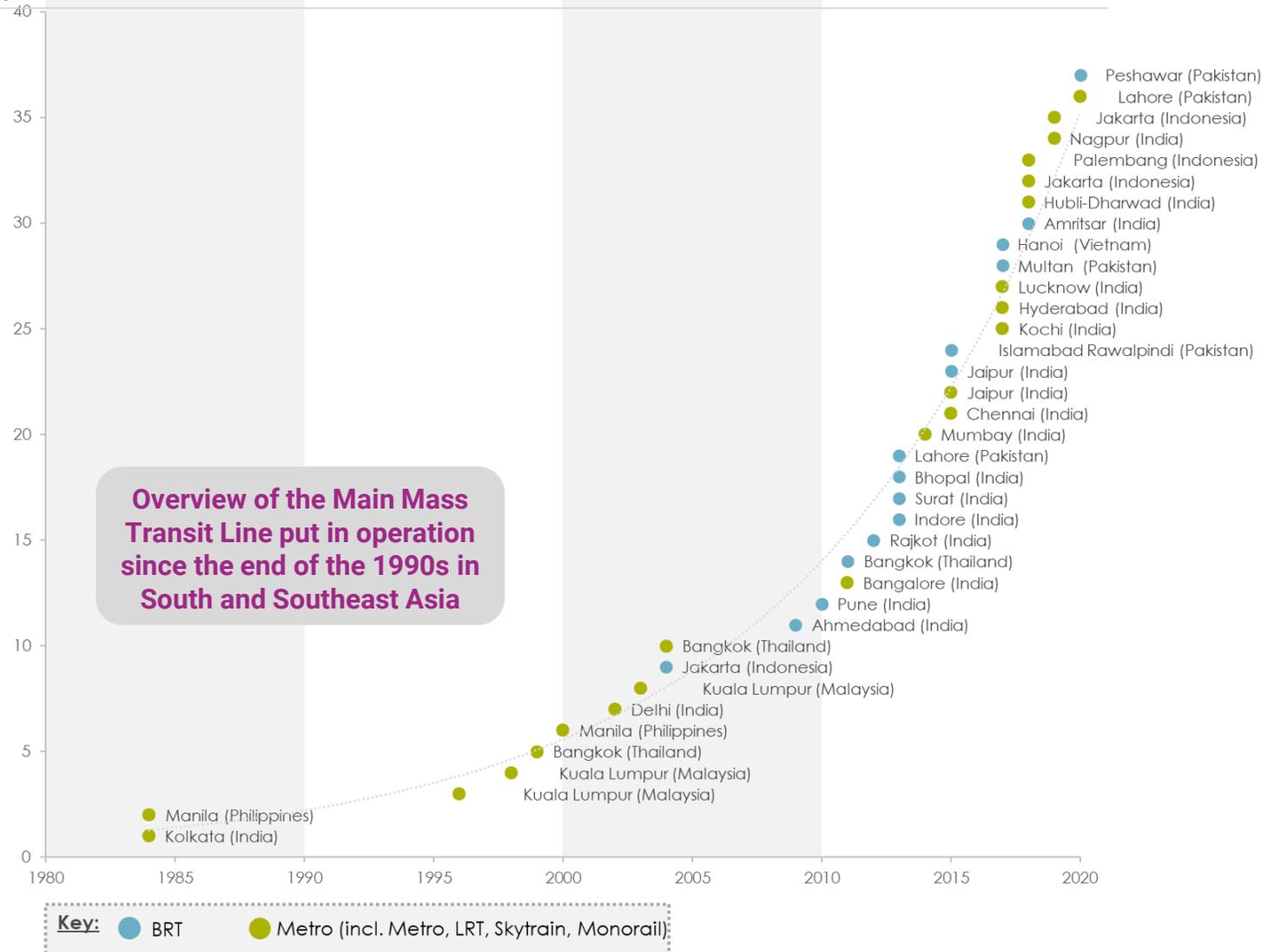
	1980s	1990s	2000s	2010s
Cumulative Number of Lines	4	10	38	73
Cumulative Network Length (km)	73	311	890	1,488



Bangkok - BRT 2011



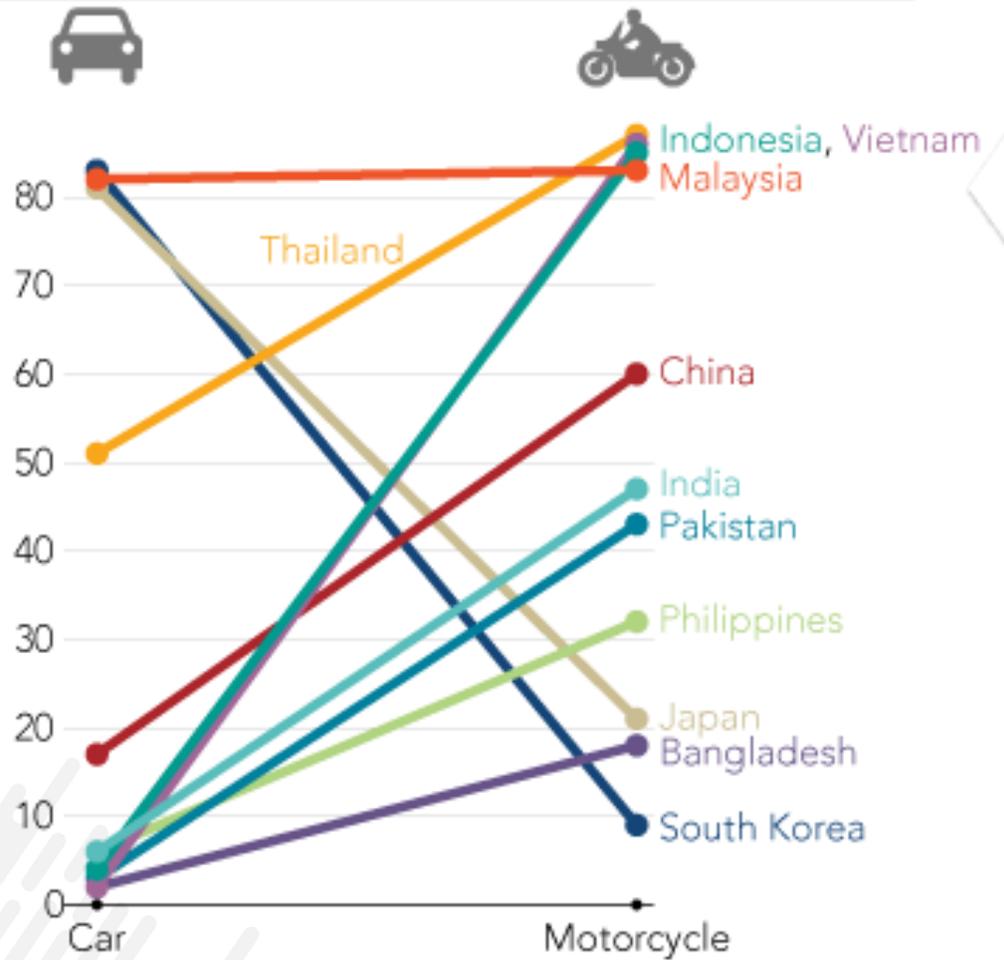
Ho Chi Minh City - MRT upcoming



# Paratransit in Asia - Regional urban & mobility dynamics



High usage of motorized 2 wheelers ...



Households that have a motorcycle or a car (in percent)

Source: Pew Research Center, 2015

Ho Chi Minh City - Dien Bien Phu axis at rush hour



1. **Car dominates in relatively few Asian countries.** Instead in places like Indonesia, Vietnam and Thailand, **motorized 2 wheelers rule.**
2. As these countries grow richer, they are likely **to move towards car ownership** (with a consequence to increase the burden on already overcrowded roads)
3. Despite attempts to improve PT infrastructure, due to rapid economic growth the **car is set to take over from the motorcycle** as the dominant form of transport

# Glimpse of the paratransit universe in Asia

Types of Vehicles ▶



2-Wheelers



Motorcycle  
(1-2pax)



3-Wheelers



Tricycle  
(1-2pax)



Motorised Tricycle  
(2-8 pax)



4-Wheelers



Car  
(4-8 pax)



Van  
(c. 10 pax)



Minibus  
(15 to 25 pax)

CAMBODIA ▶



Motodop



Cyclo



Remork



Bajaj

INDIA ▶



Cycle-Rickshaw



Auto-Rickshaw



Vikram/ Tempo



Force Cruiser



Tata-Magic



Maruti Omni

INDONESIA ▶



Ojek



Becak



Betor



Bemo

PHILIPPINES ▶



Pedicab



Tricycle



Mahindra Gio



Mikrolet



Angkot

VIETNAM ▶



Xe Om



Van UV Express



Jeepney

# Overview of the Paratransit Modal Share in Asia

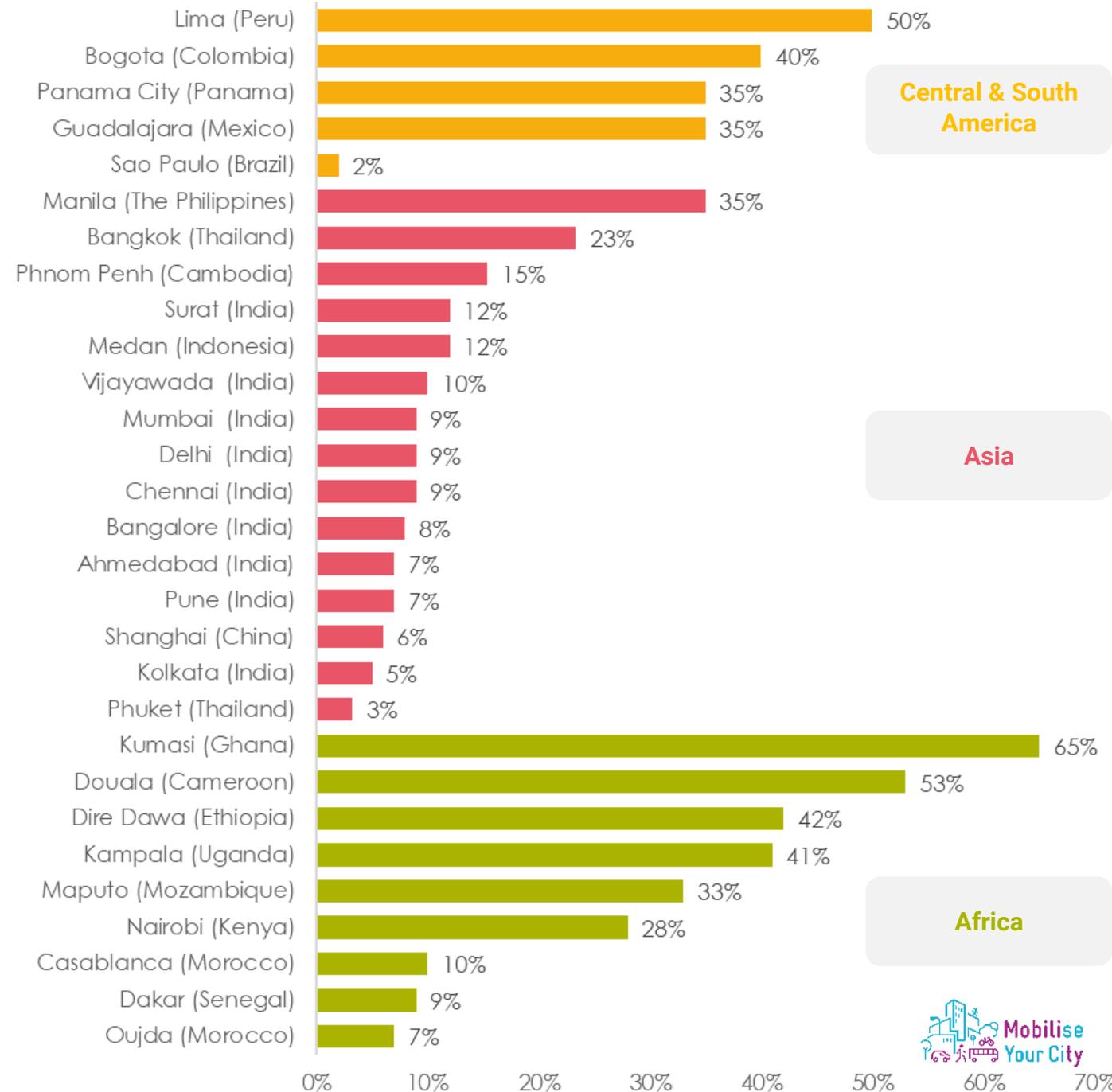


## High-Level Overview

### Comparison of Paratransit's Modal Share\* (in terms of daily trips) in Various Cities in Asia

Source: compilation of various references.

\*The modal split is calculated differently in each city



# Regional Paratransit Key Dynamics



## Emergence of Digital Tools



Mobile Internet Users in 2019 → 48% of population in Asia

**Pakistan (2016)**  
Uber, Careem, Shahi Sawari

**Bangladesh (2015)**  
Uber, Pathao, MUV, SAM, Shohoz Rides

**India (2010)**  
Ola Cabs, Uber, Meru Cabs, Carzonrent, Savaari Car Rentals, FasttrackTaxi App, Mega Cabs

**Thailand (2013)**  
Grab, Line Man, Bolt, True Ryde

Mapping RHAs (2018)

**Sri Lanka (2015)**  
PickMe, MyCabz, Bolt, Uber

**Myanmar (2015)**  
Grab, Oway Ride, Hello Cabs, FastGO, GetRide, OK Taxi

**Cambodia (2016)**  
Grab, PassApp, WeGo, TADA, Eagle

**China (2011)**  
Didi Chuxing, Dida Pinche, Caocao Zhuanche, Yidao YongChe

**Vietnam (2013)**  
Grab, GoJek, Be, GoDee, Mai Linh

**Lao PDR (2016)**  
LOCA, DriveUp

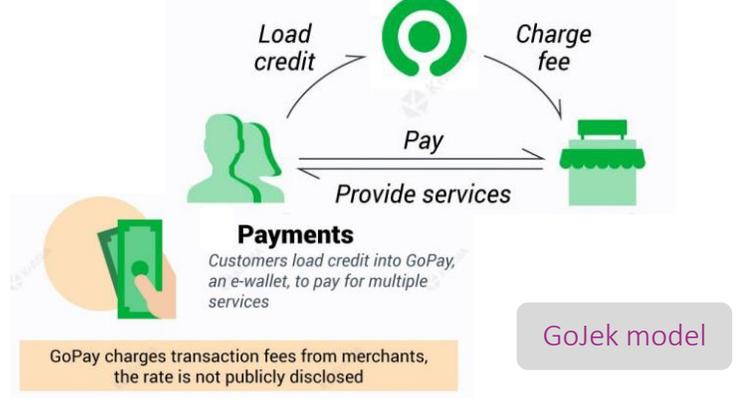
**Philippines (2013)**  
Grab, Go Lag, Hirna, HYPE, Micab, OWTO, U-HOP

**Indonesia (2010)**  
Grab, GoJek, BlueBird, UBER

## E-hailing services



## E-payment & smart ticketing



## GPS and mapping tools



# Regional Paratransit Key Dynamics

## Cleaner technologies (CNG / LPG)

Many major cities India in successfully converted from gasoline to CNG 3-wheelers  
 → The immediate result has been reduced emission of pollutants  
 → But fuel supply (and fueling infrastructure) is a concern (long queues for CNG refueling in Delhi)

## Vehicle modernization (electrification)

**Electric mobility policies** (for production and usage)

- **Roadmap and Targets** (EV production)
- **Fiscal incentives** (reducing import tax, subsidy for buyers of electric jeeps, motorcycles and tricycles, ...)
- **Non fiscal incentives** (charging infrastructure, registration and licensing)

## Adoption of New & Clean Vehicle Technology



**E 3W Market: India fast growing market by 2024, nearly half of new 3W sold will be EV (Crisil, 2021)**

Country	Number of electric 2/3-wheelers	Year
<b>Number of electric 2-wheelers registered</b>		
Vietnam	1,350,000	2020
Malaysia	2,000	2020
Thailand	2,300	2020
Indonesia	3,000	2018
India	600,000	2019
<b>Number of electric 3-wheelers registered</b>		
Philippines	4,318	2020
India	2,380,000	2019

Number of E-Vehicles (EV) Registered in Selected Asian Countries



Safa Tempo drivers in Kathmandu (Nepal) (source: Shilu Manandhar, GPJ Nepal)



Piaggio CNG 3-Wheelers in Bhopal (2019)

# Paratransit services in Asian Cities: Scalable Solutions to Reform, Modernise and Integrate

*Based on accurate knowledge and a detailed understanding of the local paratransit industry*

## *Three levels of actions*

### National Government Level

#### National Urban Mobility Programme (NUMP)

- Legislative
- Regulatory
- Fiscal policy
- Institutional framework
- Financial

### Local Government Level

#### Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

- Regulatory
- Planning
- Contractualisation /
- Labelling / Accreditation
- Industry structuration
- Enforcement
- Development of infrastructure & equipments
- Passenger information
- Fare policy & ticketing
- Capacity building

### Project Level

#### Integration with Mass Transit Projects:

- Institutional framework
- Appropriate preparatory studies (technical, E&S)
- Tailored infrastructure design
- Operation planning
- Paratransit industry transition plan
- Contractual arrangements
- Fare and ticketing integration

#### Targeted Actions (specific to paratransit):

- Support for fleet renewal
- Capacity building
- Development of transport hubs
- Formalisation of fixed lines or on demand
- Business incubator

# Thank you for your attention!

Clément MUSIL

[clement.musil@espelia.fr](mailto:clement.musil@espelia.fr)

*Programme Manager Officer (PMO)*

*MobiliseYourCity Asia – Espelia*

*Consultant*

On behalf of:  
 Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

of the Federal Republic of Germany



# Q&R

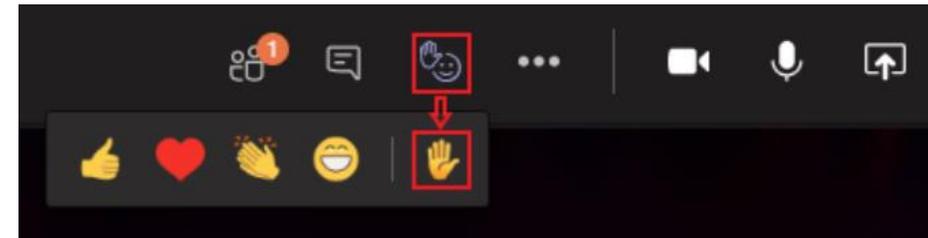
## Chat

- Posez vos questions dans le chat et nous les inclurons dans les Q&R.



## Discussion

- Pour poser votre question directement à la groupe, sélectionnez "Afficher les réactions", puis "Levez la main" dans les commandes de la réunion. Tous les participants à la réunion verront que vous avez levé la main et le facilitateur vous demandera de poser votre question..



# Réformer le transport artisanal avec le tout nouveau catalogue de mesures de MobiliseYourCity

Réforme du transport artisanal : Un  
catalogue d'actions pratiques pour les  
décideurs politiques et les praticiens

29 November 2021



Solène Baffi (CODATU)

On behalf of:  
 Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

of the Federal Republic of Germany



# Méthodologie de la boîte à outils

- Objectif de la boîte à outils : après le diagnostic, faciliter la mise en place d'actions.
- Elaboration de la boîte à outils : une méthodologie co-constructive
- Des actions à mettre en place "à la carte", en fonction :
  - - des besoins identifiés dans le diagnostic
  - - des moyens disponibles
  - - Les objectifs du SUMP, le cas échéant
- les outils sont adaptatifs
- Les actions proposées sont progressives, avec des actions "de base" et des solutions plus élaborées.

The screenshot shows a digital interface for a toolbox titled "Boîte à outils pour l'intégration du transport artisanal" (Toolbox for the integration of artisanal transport). The interface is organized into several columns, each representing a different phase or goal of the process:

- MODE D'EMPLOI** (Usage Mode): A green sidebar on the left with instructions on how to use the tool, including sections for "VOUS POUVEZ" (What you can do) and "commenter les actions" (comment on actions).
- RECENSER** (Inventory): A blue column with actions like "Objectif : Mieux connaître l'offre et ses acteurs" (Objective: Better know the offer and its actors).
- CONCERNER** (Concern): A purple column with actions like "Objectif : Mettre en place des instances de dialogue et de meilleure compréhension entre les parties" (Objective: Set up dialogue instances and better understanding between parties).
- FINANCER** (Finance): A dark blue column with actions like "Objectif : Assurer le fonctionnement des autorités en charge de la régulation du secteur" (Objective: Ensure the functioning of the authorities in charge of sector regulation).
- STRUCTURER** (Structure): A purple column with actions like "Objectif : Promouvoir la création de structures représentatives de la profession de transporteur artisanal" (Objective: Promote the creation of representative structures for the profession of artisanal transporter).
- PLANIFIER** (Plan): A dark blue column with actions like "Objectif : Définir la consistance des services de transport artisanal nécessaires au fonctionnement d'un système intermodal de transport public" (Objective: Define the consistency of artisanal transport services necessary for the functioning of a public intermodal transport system).
- REGULER** (Regulate): A dark blue column with actions like "Objectif : Développer le corpus législatif et réglementaire définissant les services légaux et illégaux" (Objective: Develop the legislative and regulatory framework defining legal and illegal services).

Each action card includes a star rating, a "NOTER" (Rate) button, and a "Ajouter un commentaire" (Add comment) button. The interface is user-friendly and designed for collaborative work.

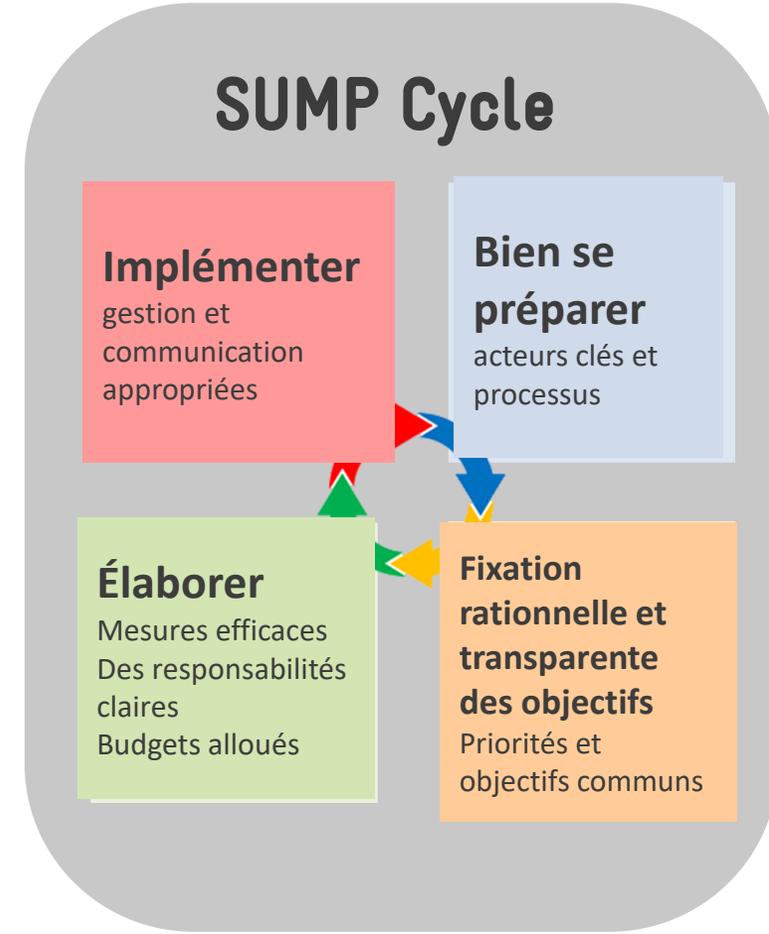
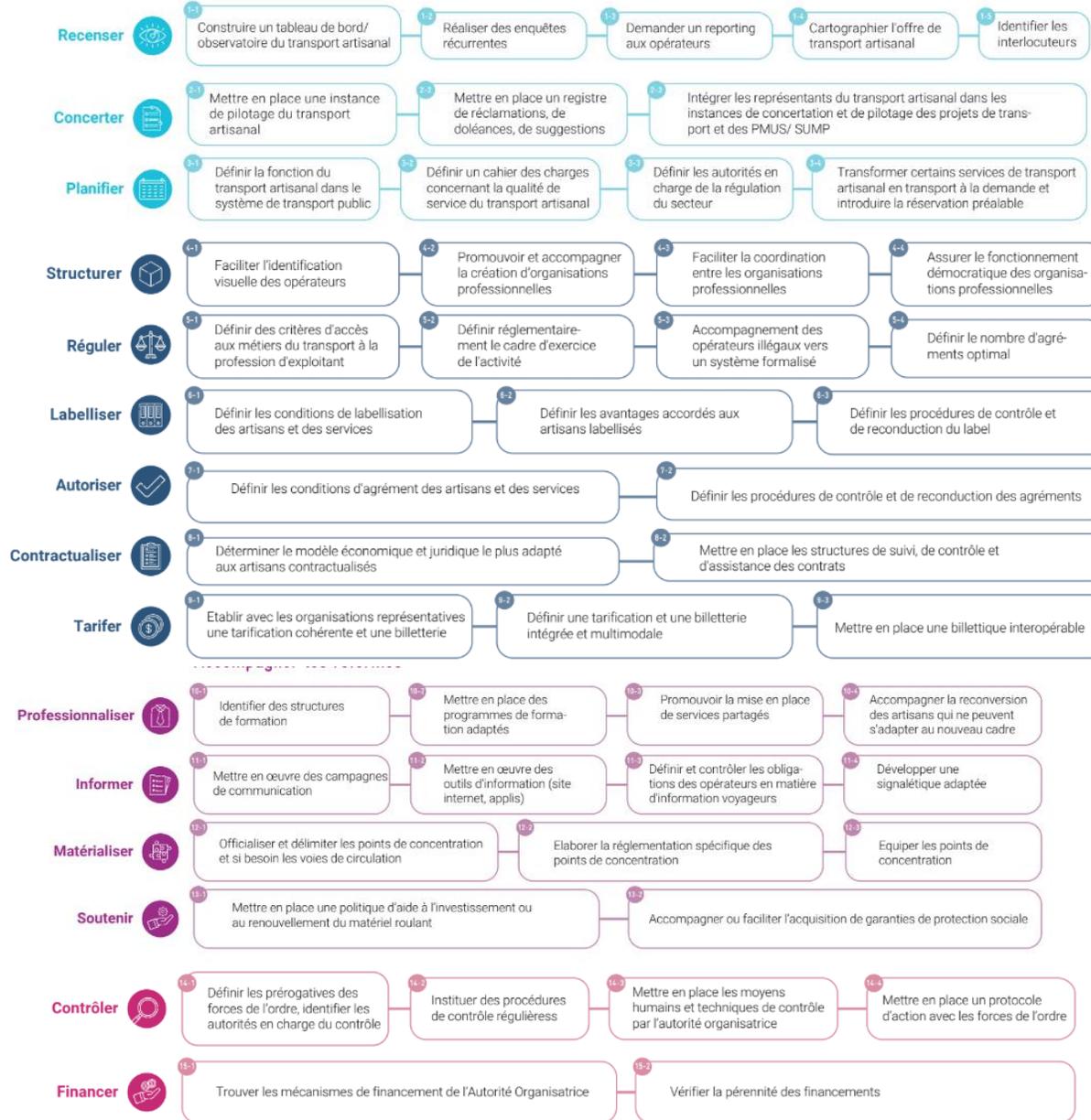
# Intégration du transport dans un SUMP

## 1 PRÉPARER LA RÉFORME

## 2 RÉFORMER LE SECTEUR

## 3 SOUTENIR LES RÉFORMES

## 4 ASSURER L'IMPLEMENTATION



# Se concentrer sur des actions spécifiques : Préparation de la réforme - Enquête

**RECENSER**

Connaître l'état de l'offre de transport artisanal

**IMPORTANCE**

**COÛT**

## Cartographier l'offre de transport artisanal

A partir des données d'enquête et/ou des traces GPS, cartographier le réseau de transport artisanal et les principaux points de regroupement et gares.

La cartographie des services réguliers peut se décliner selon deux axes :

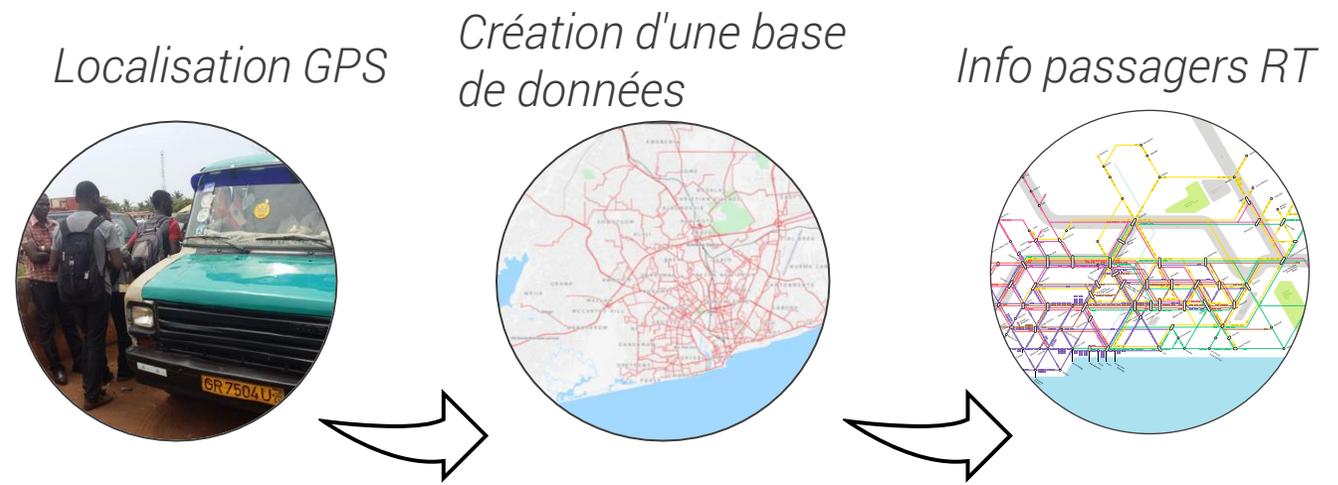
- D'une part, c'est un élément de diagnostic et de pilotage pour l'autorité organisatrice. Cette cartographie, issue du diagnostic (objectif 1), devrait être tenue à jour en fonction des informations communiquées par les artisans.
- D'autre part, et bien que la représentation graphique des réseaux de transport à destination des usagers soit rare dans les pays du sud, il peut être intéressant d'expérimenter la réalisation d'une représentation graphique des services de transport, qui pourra être utilisée dans divers lieux de regroupement et sur divers supports. On privilégiera des présentations schématiques, symboliques, permettant à l'usager de faire le lien entre sa destination et le véhicule qui la dessert.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Services de type régulier.
<b>Pré-requis</b>	Diagnostic de l'offre de transport artisanal.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités de tutelle
<b>Niveau d'effort</b>	Effort financier : moyen, le matériel nécessaire n'est pas très coûteux (matériel informatique, GPS), mais il faut aussi pouvoir stocker et sauvegarder les données créées. Effort humain : moyen, équipe de techniciens informatiques chevronnés pour construire et alimenter la base de données. Celle-ci peut ensuite être alimentée via les informations transmises par les usagers. Il est également possible de s'appuyer sur la communauté Open Street Map locale.
<b>Niveau d'importance</b>	Accessoire. Un outil cartographique est indispensable dans les réseaux très formalisés, mais peut être jugé facultatif dans les systèmes faiblement régulés.
<b>Points d'attention</b>	Nécessité d'un dispositif de mise à jour et d'actualisation.
<b>Temporalité</b>	Permanente. Peut être mis en place dans le cadre d'un projet global d'amélioration et de contrôle du transport artisanal.
<b>Critères d'évaluation</b>	Selon le type de support choisi, par exemple : nombre de dépliants distribués avec plan du réseau.

**Exemple, référence**

Accra, Nairobi (avec choix d'une représentation graphique proche de celle de Londres), villes d'Afrique du Sud, Maputo (plan des chapas déployés à proximité des autobus) ...

Des différentes étapes pour implémenter l'action :



Une **action stratégique** :

- Formaliser les opérateurs
- Reconnaissance du secteur et de l'offre de services
- Un outil de planification
- Utile pour l'information des voyageurs et l'amélioration de la qualité du service

# Se concentrer sur des actions spécifiques : Réforme du secteur - Structure

## STRUCTURER

Promouvoir la création de structures représentatives au sein du secteur artisanal

## IMPORTANCE



## COÛT



## Promouvoir et accompagner la création d'organisations professionnelles

La création d'une organisation professionnelle repose à minima sur une certaine mutualisation des moyens dont disposent les exploitants et une reconnaissance de la part des pouvoirs publics. Cette mutualisation peut par exemple concerner la gestion de la flotte, qui peut se faire de façon partagée, par le biais d'un régulateur mis à disposition par l'organisation professionnelle. Au-delà de l'organisation de l'activité professionnelle, des formes plus poussées de mutualisation permettent d'avoir accès à des facilités financières, d'optimiser l'exploitation des services et de réguler la concurrence, de répondre à des appels d'offres de l'Autorité Organisatrice, voire d'offrir des garanties sociales aux artisans.

Une fois son existence reconnue par les autorités locales, la structure peut prendre en charge tout ou partie des responsabilités suivantes :

- La gestion des licences
- La définition des itinéraires et le cadencement
- La rationalisation des modes d'exploitation
- La mise en commun de ressources financières pour améliorer la capacité d'emprunt des propriétaires (renouvellement du matériel roulant)
- La vérification du respect de normes de sécurité
- La formation des chauffeurs et de l'équipage
- La protection des artisans (assurance, mutuelle) et la régulation des relations entre les exploitants eux-mêmes (entre équipage et propriétaire)
- L'exploitation d'une application de e-hailing ou d'une centrale de réservation (cf. action 3-4)

Selon la législation en vigueur, la structure professionnelle peut acquérir une existence juridique de type GIE pour répondre aux marchés publics.

Les pouvoirs publics peuvent accompagner le processus de création des GIE en explicitant le cahier des charges et en facilitant certaines démarches administratives. Dans le cas de projets de transport de masse (type BRT), les appels d'offre peuvent être rédigés de sorte qu'ils soient plus accessibles pour les exploitants regroupés en GIE.

Au-delà des regroupements des exploitants en GIE, l'attention doit également être portée sur les exploitants qui n'ont pas les moyens de rejoindre des GIE existants ou qui préfèrent rester à l'échelle d'une exploitation individuelle. Dans le cas des exploitants qui souhaiteraient rejoindre des GIE, un système d'enregistrement ou de liste d'attente peut être encouragé par les autorités locales. Concernant les exploitants préférant rester à l'échelle d'une exploitation individuelle, ils devront par ailleurs se soumettre à la réglementation en vigueur concernant l'activité du transport artisanal.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux, bien que ce soit plus approprié pour les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Diagnostic du secteur artisanal et des jeux d'acteurs internes.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités locales/ Autorités en charge de la gestion et de la régulation du transport artisanal, exploitants, organisation professionnelle le cas échéant.

<b>Niveau d'effort</b>	Effort financier : variable, du suivi régulier à l'octroi de prêts ou crédits à des taux avantageux. Effort humain : important. Moment d'instauration d'un dialogue avec les exploitants.
<b>Niveau d'importance</b>	Elevé. Levier central pour l'intégration du transport artisanal.
<b>Points d'attention</b>	Degré de représentativité et connaissance du secteur des représentants des organisations professionnelles. Fonctionnement non démocratique des organisations professionnelles.
<b>Temporalité</b>	Permanente.
<b>Critères d'évaluation</b>	Degré de mutualisation des moyens. Obtention du statut d'un statut juridique par les artisans. Capacité à répondre à des appels d'offre émis par les pouvoirs publics.



### Exemple, référence

Les camps de moto-taxis à Dar Es Salaam, les GIE créés à Dakar (AFTU), VOC (Vehicle Operating Company) au Cap et à Johannesburg pour exploiter les services de BRT. Exemple aussi dans une ville secondaire, à George en Afrique du Sud où une entreprise a été créée pour rassembler les exploitants de minibus et de bus.

→ Certaines actions sont **cruciales** pour réformer le secteur, dans le cadre ou non d'un SUMP

→ Soutenir la création d'une organisation **professionnelle** **démocratique**

## STRUCTURER

Promouvoir la création de structures représentatives au sein du secteur artisanal

## IMPORTANCE



## COÛT



## Assurer le fonctionnement démocratique des organisations professionnelles

Veiller au fonctionnement démocratique des organisations professionnelles, à leur représentativité au sein du secteur, et à l'absence d'interférence avec les procédures de régulation des pouvoirs publics.

Pour cela, il s'agit de contrôler plus précisément :

- La conformité des règlements ou statuts des organisations avec la législation en vigueur
- La représentativité des opérateurs rassemblés au sein de l'organisation (via la mise en place de canaux de communication notamment) et l'existence de liens entre ces représentants et le secteur (pour éviter que le fonctionnement de l'organisation soit dicté par des individus déconnectés du secteur) ;
- Le non-dépassement des mandats pour lesquels les représentants de l'organisation sont élus/désignés, et l'existence d'un turn-over au sein de l'organisation pour assurer les fonctions de gestion et de direction
- Le nombre de licences émises par les organisations, et la conformité du nombre de licences avec le nombre de véhicules en circulation (l'utilisation de fichiers numérisés et d'une plateforme de stockage des données facilite ces procédures de contrôle)
- Le paiement de taxes professionnelles ou taxes foncières selon les montants fixés dans la législation
- L'absence de conflit d'intérêt avec des membres des forces de l'ordre et des autorités locales

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux. Eventuellement, des modalités différenciées peuvent être envisagées pour les modes de type taxi et les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Existence d'organisations professionnelles identifiées.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités de tutelle, collectivités locales, représentants professionnels
<b>Niveau d'effort</b>	Faible, ressources humaines pour effectuer des contrôles et monitorer les modalités de fonctionnement des structures professionnelles.
<b>Niveau d'importance</b>	Important, mesure indispensable pour assurer l'engagement des opérateurs, la représentativité des structures professionnelles et la bonne gouvernance du secteur.
<b>Points d'attention</b>	Absence de conflits d'intérêts entre les individus en charge de la régulation au sein des autorités locales, et les membres des organisations professionnelles.
<b>Temporalité</b>	Pérenne.
<b>Critères d'évaluation</b>	Evolution du nombre d'opérateurs au sein des organisations professionnelles, qualité du dialogue avec l'ensemble des acteurs de la gouvernance, respect de la législation en vigueur et du cadre réglementaire.

# Se concentrer sur des actions spécifiques : Réforme du secteur - Plan

**PLANIFIER**  
Définir le type de service et la fonction du transport artisanal au sein d'un système intermodal de transport public

**IMPORTANCE**

**COÛT**

## Définir la fonction du transport artisanal dans le système de transport public

A l'occasion de l'élaboration d'un PMUS ou de tout autre cadre de réforme des transports, il s'agit d'identifier la fonction actuelle du transport artisanal, de définir la place des différentes formes de transport artisanal dans le schéma multimodal de desserte et de vérifier si certains d'entre elles peuvent être contractualisées avec l'Autorité Organisatrice.

La démarche comprend trois étapes :

1) Elaborer le schéma de desserte multimodal et définir le rôle souhaité pour les différentes formes de transport artisanal ;

Plusieurs configurations existent :

- L'offre de transport artisanal est la seule offre disponible dans tout ou partie de la ville. L'offre de transport peut être organisée dans certains quartiers et/ou certaines plages horaires avec des lignes régulières, et dans certains quartiers et/ou certaines plages horaires comme service à la demande.
- L'offre de transport artisanal complète l'offre de transport public capacitaire. La complémentarité peut s'organiser selon le modèle du « trunk and feeder », le transport artisanal assurant le service de rabattement vers le mode de transport capacitaire.
- Le transport artisanal assure un service parallèle, par exemple une offre de courte-distance (type omnibus) parallèle à l'offre express assurée par le service plus capacitaire.
- Le transport artisanal renforce l'offre de transport public, notamment pendant les heures de pointe et heures creuses, par exemple avec le « peak looping » (renforcement de l'offre de transport public sur certains tronçons en heure de pointe) ou en remplacement, par exemple en heure creuse le transport artisanal est parfois plus adapté pour répondre à une demande plus erratique et moins importante.

Quelle que soit la configuration requise, cette définition devra sans doute s'accompagner d'une restructuration du réseau ou de l'offre de service pour la rendre plus cohérente et plus performante : il est en effet probable que les services proposés se soient additionnés sans coordination d'ensemble, au gré des initiatives individuelles. Cette restructuration devra s'opérer en étroite concertation avec les professionnels concernés, en cherchant à respecter le mieux possible les équilibres économiques actuels. Ce peut être l'occasion de proposer aux artisans des services nouveaux, tels que des services de nuit ou des services premium.

La planification de l'offre de transport artisanal peut s'accompagner par des aménagements urbains, comme la mise en place de voies dédiées pour améliorer les performances en heure de pointe.

2) Reconstituer le business plan type des artisans concernés et vérifier qu'il est possible de leur proposer un accord "gagnant-gagnant".

En effet, la rationalisation des transports publics visera souvent à assurer la desserte des grands axes par des transports formels de grande capacité, et à cantonner le transport artisanal dans la desserte fine des quartiers et des localités excentrées. Il n'est donc pas forcément facile de définir un périmètre d'activité suffisant pour garantir la pérennité et le nombre des emplois existants.

3) Mettre en place la concertation avec les représentants des artisans pour tester l'acceptabilité du principe d'une contractualisation, parallèlement à la mise au point du modèle contractuel.

Tous les transports artisanaux ne se prêtent pas à une contractualisation. Il convient que plusieurs conditions soient réunies : d'une part que le service rendu soit intégrable dans une offre de transport public, d'autre part que les artisans soient suffisamment structurés et professionnalisés pour accepter et suivre les termes d'un contrat. Selon le rôle dévolu au transport artisanal, différents modes de contractualisation sont privilégiés, comme le monopole ou la concession. Une tarification cohérente doit être établie selon la fonction définie.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux, bien que ce soit plus approprié pour les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Diagnostic du transport artisanal, création de GE / existence d'organisations professionnelles. Si possible, cartographie du/des réseau(x) de transport artisanal.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités locales/ Autorités en charge de la planification, de la gestion et de la régulation du transport artisanal, exploitants, organisation professionnelle le cas échéant.
<b>Niveau d'effort</b>	Effort financier : variable. Selon la fonction accordée au transport artisanal, des aménagements peuvent être nécessaires, ainsi que l'octroi de concessions. Effort humain : important. Intégrer des experts et représentants du secteur artisanal dans l'élaboration des documents de planification.
<b>Niveau d'importance</b>	Elevé. Etape centrale dans l'élaboration d'un plan de mobilité intégré et durable.
<b>Points d'attention</b>	Faciliter l'intermodalité dans le cadre de services complémentaires. Il est préférable de ne pas se lancer dans cette démarche en l'absence d'une volonté politique forte et de moyens techniques de pilotage et de suivi.
<b>Temporalité</b>	Permanente.
<b>Critères d'évaluation</b>	Adaptation des documents de planification selon la fonction définie du transport artisanal. Suivi des indicateurs de performance des différents services de transport. Satisfaction des besoins de la demande.

**Exemple, référence**  
Exemple des taxi-clandos à Dakar : le transport informel vient compléter l'offre plus capacitaire sur certaines lignes.  
Rôle des minibus dans la Phase 2 du BRT au Cap.  
Exemple de Polokwane en Afrique du Sud : plutôt qu'un BRT, des services de minibus opèrent sur certains tronçons avec un service régulier.

→ Certaines actions sont **cruciales** pour réformer le secteur, dans le cadre ou non d'un SUMP

→ Définir le **coût de la réforme** et son cadre

**PLANIFIER**  
Définir le type de service et la fonction du transport artisanal au sein d'un système intermodal de transport public

**IMPORTANCE**

**COÛT**

## Définir un cahier des charges concernant la qualité de service du transport artisanal

Etablir un cahier des charges, en concertation avec les exploitants et les organisations professionnelles, pour limiter les externalités négatives et améliorer la qualité de service.

Les normes du cahier des charges peuvent porter notamment sur :

- La qualité de service (nombre de passagers, fréquence, desserte – Itinéraires et points d'arrêt, information des voyageurs, amplitude horaire)
- La sécurité (vitesse maximale, port du casque, permis obligatoire)
- Type de véhicule (taille, confort, état, motorisation)
- L'environnement (type de carburant utilisé, âge du matériel roulant)
- Les conditions de travail (formalisation de l'emploi, nombre d'heures travaillées par jour, assurance pour le véhicule et le chauffeur)

Pour favoriser le respect des normes par les exploitants, le cahier des charges peut être élaboré en concertation avec les exploitants. Le respect de ces normes peuvent parfois entraîner un manque à gagner pour les exploitants, des compensations peuvent être mises en place ; qu'elles soient financières, ou qu'elles accordent aux opérateurs le droit d'opérer dans certains quartiers, à certaines heures etc. voire même des systèmes de concession.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux, bien que ce soit plus approprié pour les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Etablir un diagnostic pour identifier les externalités positives et négatives du transport artisanal, et le niveau de service attendu.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités locales/ Autorités en charge de la gestion et de la régulation du transport artisanal, exploitants, organisation professionnelle le cas échéant.
<b>Niveau d'effort</b>	Effort financier : variable (peut nécessiter des mesures de compensation) Effort humain : important. Elaboration en concertation du cahier des charges, instances de suivi des indicateurs.
<b>Niveau d'importance</b>	Elevé.
<b>Points d'attention</b>	Définir des indicateurs précis (émissions de GES, statut des exploitants, nombre de places maximal par véhicule, port du casque obligatoire etc.) en amont pour le suivi du cahier des charges. Instances de suivi internes du respect du cahier des charges.
<b>Temporalité</b>	Permanente.
<b>Critères d'évaluation</b>	A partir d'indicateurs précis identifiés en concertation avec les représentants du transport artisanal. Suivi des indicateurs qui doit être fait au moins annuellement.

**Exemple, référence**  
Sierra Leone Road Transport Corporation's specifications in Freetown.  
The Moja Cruise project in eThekweni (Durban), South Africa.

# Focus on specific actions: Reforming the sector – set of actions

Même approche pour les différentes actions :

- Définir les conditions et les avantages accordés
- Définir les procédures et les conditions de renouvellement

Label

→ Améliorer la qualité du service

Obligations : respect des critères de qualité

Avantages : accès à des infrastructures spécifiques, label sur le véhicule...

## Autoriser

→ Contrôler l'accès au secteur

Obligations : acheter/obtenir une licence et un permis, cahier des charges à respecter. Avantages : opérations légales, service plus visible, moins de concurrence interne.

*Service formal*

## Contrat

→ Définir les droits/devoirs de chaque partie prenante.

Obligations : structuration de la filière, taxes éventuelles

Avantages : partage du risque, compensations possibles, possibilité de répondre à un appel d'offres.

*Service non réglementé*



# Se concentrer sur des actions spécifiques : Réforme du secteur - Prix



## Etablir avec les organisations représentatives une tarification cohérente et une billetterie

La question de la tarification est un sujet central en matière d'intégration du transport artisanal. Un premier niveau d'action en ce sens consiste à négocier, avec les artisans et leurs organisations représentatives, un ensemble de principes tarifaires destinés à éviter la surenchère sur les prix, que ce soit à la baisse ou à la hausse. Les modalités de cette action, ainsi que leurs résultats, peuvent être multiples. Au minimum, cela peut consister à fixer des prix planchers et des prix plafonds pour chaque type de prestation. Au maximum, cela peut déboucher sur un accord général tarifaire fixant par exemple un tarif zonal concentrique.

La question de la billetterie est une question connexe mais importante. Dans la quasi-totalité des cas, les artisans ne délivrant pas de justificatif de paiement, la mise en place d'une billetterie peut contribuer à renforcer la visibilité, la sécurité et la traçabilité du service, et peut constituer un préalable pour permettre d'évoluer ensuite vers des formes de tarification plus élaborées. La mise en place d'une billetterie est un levier très important de réforme du transport artisanal car la traçabilité des revenus tarifaires permet de s'affranchir du « target system » (où le chauffeur paye un montant fixe au propriétaire du véhicule) et d'évoluer vers un fonctionnement où le chauffeur peut être salarié. Cette billetterie peut prendre des formes très simples (reçu sur carnet à souche...) ou plus élaborées, préparatoire à l'implantation d'une billetterie moderne.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux. Eventuellement, des modalités différenciées peuvent être envisagées pour les modes de type taxi et les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Connaissance des comptes d'exploitation des artisans. Existence de canaux de concertation avec les artisans, et préférentiellement d'une forme de relation conventionnelle (labellisation, autorisation, contractualisation) permettant de sanctionner les fraudes constatées. Existence de moyens humains pour animer et contrôler le processus.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités de tutelle, représentants professionnels, artisans, clients.
<b>Niveau d'effort</b>	Mobilisation de moyens humains et techniques pour réaliser les missions décrites ci-dessus. Eventuellement quelques frais de mise en oeuvre s'ils ne peuvent être entièrement portés par les artisans.
<b>Niveau d'importance</b>	Variable selon les contextes et le niveau de structuration de l'offre.
<b>Points d'attention</b>	Attention aux risques de fraude. Nécessité de contrôles réguliers par client-mystère.
<b>Temporalité</b>	Permanente dès lors que l'accord a été conclu avec les artisans.
<b>Critères d'évaluation</b>	Suivi des pénalités et sanctions éventuelles.



### Exemple, référence

Programme PAMU (Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine) à Madagascar, AFTU à Dakar.  
Accra, avec tarification au kilomètre zonale du BRT, qui correspond aux prix des trottoirs sur les mêmes zones.

→ Certaines mesures sont **politiquement complexes** à mettre en œuvre en raison de l'ensemble des interactions entre les parties prenantes

→ Les actions efficaces et stratégiques **n'impliquent pas nécessairement une technologie coûteuse ou sophistiquée**

# Se concentrer sur des actions spécifiques : Soutenir la réforme - Professionnalise



## Mettre en place des programmes de formation adaptés

Les programmes de formation répondent à des besoins préalablement identifiés. A partir de ces besoins, des objectifs sont élaborés en termes d'acquisition de compétences, à partir desquels l'instance responsable de l'organisation de la formation propose une maquette pédagogique. La formation peut cibler plusieurs types de compétences, par exemple :

- La maîtrise des règles de sécurité et des standards liés à la qualité de service définie en concertation avec tous les acteurs
- Des compétences liées à la fonction ou aux fonction(s) définie(s) pour le transport artisanal dans le cadre du PMUS
- La maîtrise des compétences relatives à la gestion de flotte, à l'exploitation et à la maintenance des véhicules
- Des compétences portant sur le modèle économique de l'activité du transport artisanal, et les modes de financement pérennes du secteur

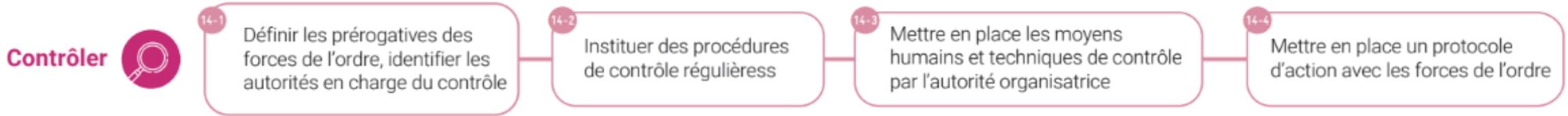
La sensibilisation à l'utilisation des outils numériques, en particulier lorsque ceux-ci sont mobilisés dans le cadre du PMUS à travers les relevés GPS, la cartographie du réseau et des flux, l'information-voyageur ou encore la billettique.

<b>Type de transport artisanal concerné</b>	Tous les types légaux. Des modes différenciés peuvent être envisagés pour les modes de type taxi et les modes de type service régulier.
<b>Pré-requis</b>	Les attendus des formations peuvent être définis dans le PMUS (renforcement de capacités). Les besoins de formations sont exprimés par les différentes parties prenantes, et peuvent aussi être identifiés à partir des enquêtes de satisfaction auprès des passagers.
<b>Parties prenantes</b>	Autorités locales/ Autorités en charge de la gestion et de la régulation du transport artisanal, plateformes de transport à la demande.
<b>Niveau d'effort</b>	Effort financier : moyen. Il s'agit avant tout de mettre en place les plateformes d'échange entre les différents acteurs pour faire émerger les besoins de formation. Les formations sont assurées en interne ou par des organisations spécialisées. Effort humain : restreint.
<b>Niveau d'importance</b>	Modéré. Particulièrement pertinent dans le cadre de programme de professionnalisation.
<b>Temporalité</b>	Permanent.
<b>Points d'attention</b>	Conformité du contenu de la formation avec le cahier des charges. Veiller à la neutralité du/des formateur(s).
<b>Critères d'évaluation</b>	Nombre d'heures de formation dispensées par type. Suivi des compétences des participants à la formation. Enquêtes de satisfaction auprès des participants à la formation et du/des formateur(s).

→ Soutenir une réforme implique également d'investir dans les parties prenantes à travers des programmes de **renforcement des capacités et des formations**.

→ des actions de **type " win-win "**, car elles permettent de capitaliser les connaissances des opérateurs.

# Se concentrer sur des actions spécifiques : Assurer la mise en œuvre - Inspecter



Objectifs principaux des actions " Inspecter " :

- Contrôler si la réglementation est appliquée
- Prévenir les pratiques informelles, comme le racket ou les barrages routiers par exemple.
  - Ne pas se contenter de réformer le secteur, mais s'assurer que la réforme **est mise en œuvre sur le long terme.**
    - S'assurer que le cadre légal est équitable pour toutes les **parties prenantes.**

# A travers les actions : identifier les leviers pour les autorités locales

Approche stratégique pour les autorités locales : identifier les leviers pour atteindre les

0	Leviers	Expected outcomes	Overall goals
	Programme de démolition	Introduire de nouveaux véhicules, moins polluants	améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière
	Cartographie des itinéraires	Développer l'information des passagers et permettre la gestion de la flotte	améliorer la qualité du service et les conditions de travail
	Soutenir la création de sociétés d'exploitation	Moins de concurrence sur le marché	améliorer la qualité du service et les conditions de travail
	Prévoir des voies réservées	Réduction de la congestion, optimisation des opérations	Améliorer la qualité du service et de l'air
	Formations pour les opérateurs	Professionnalisation des opérateurs	améliorer la qualité du service et les conditions de travail
	Réduction de la taxe sur le carburant	Utilisation d'un carburant moins polluant	améliorer la qualité de l'air
	...		

CEPENDANT : d'importants effets d'entraînement... ce qui nécessite une approche systématique du secteur !

# Merci de votre attention

Solène BAFFI  
sbaffi@codatu.org  
*CODATU - Project Manager*

<https://www.codatu.org/>  
<http://mobiliseyourcity.net/>

On behalf of:  
 Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

of the Federal Republic of Germany



# Réformes menées sur le transport artisanal à Dakar



# Contents

---



Contexte de la mobilité  
urbaine à Dakar



Programme de  
renouvellement du parc



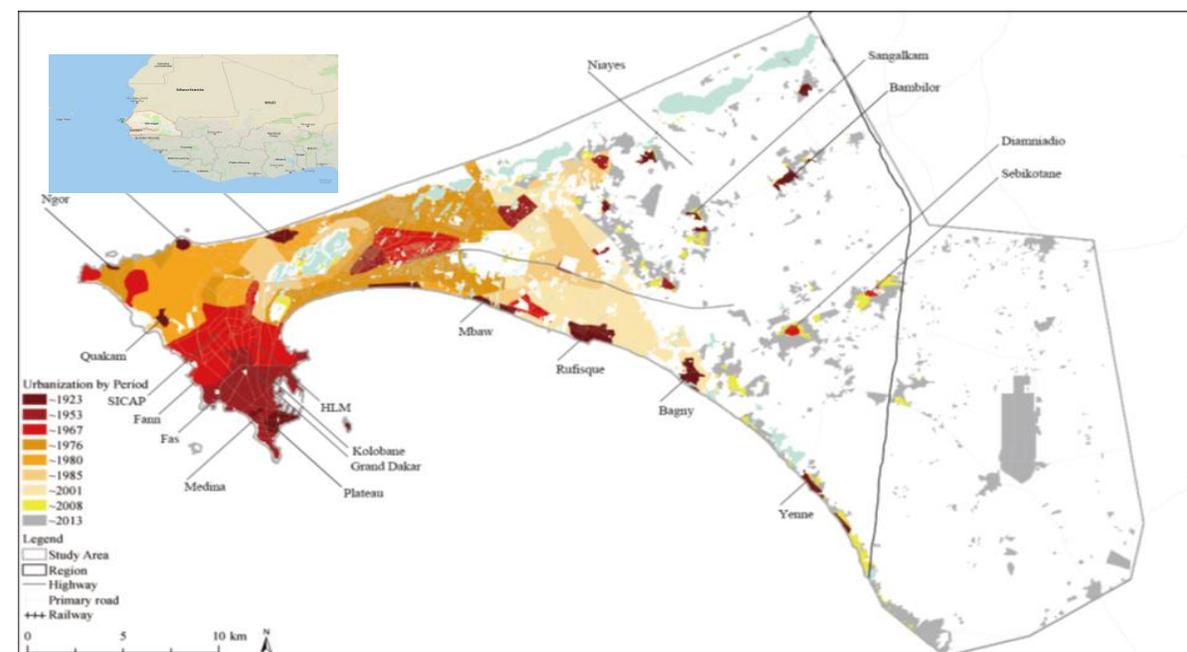
Perspectives

# Contexte de la mobilité

# Une forte croissance démographique et urbaine

## Chiffres clés

- Presqu'île de 550 km<sup>2</sup>
- 23% de la population du pays sur 0,3% du territoire national
- 2,6 M d'habitants en 2005 / 3,5 M en 2017 / 5M en 2030
- ~100 000 nouveaux habitants/an
- 50% de la population urbaine du pays et 72% du parc automobile



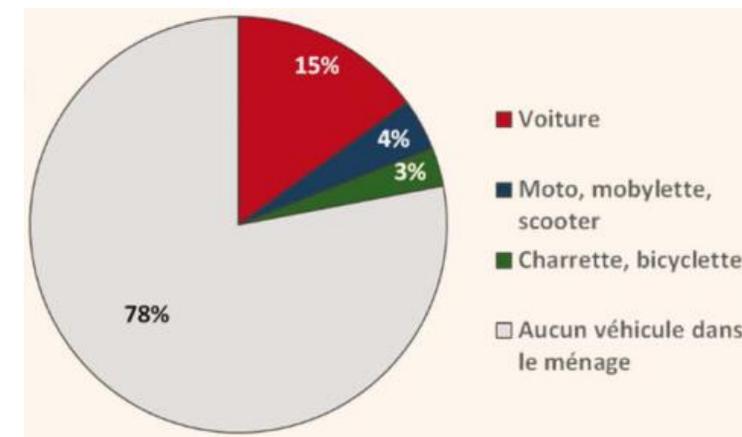
# Mobilité des dakarois

## Une motorisation encore limitée

	Véhicules motorisés	Voitures particulières
Nombre de véhicules pour 1000 ménages	256	169
Nombre de véhicules pour 1000 individus	40 (20 en 2000)	25 (16,6 2000)

7,2 millions de déplacements / jour en 2015

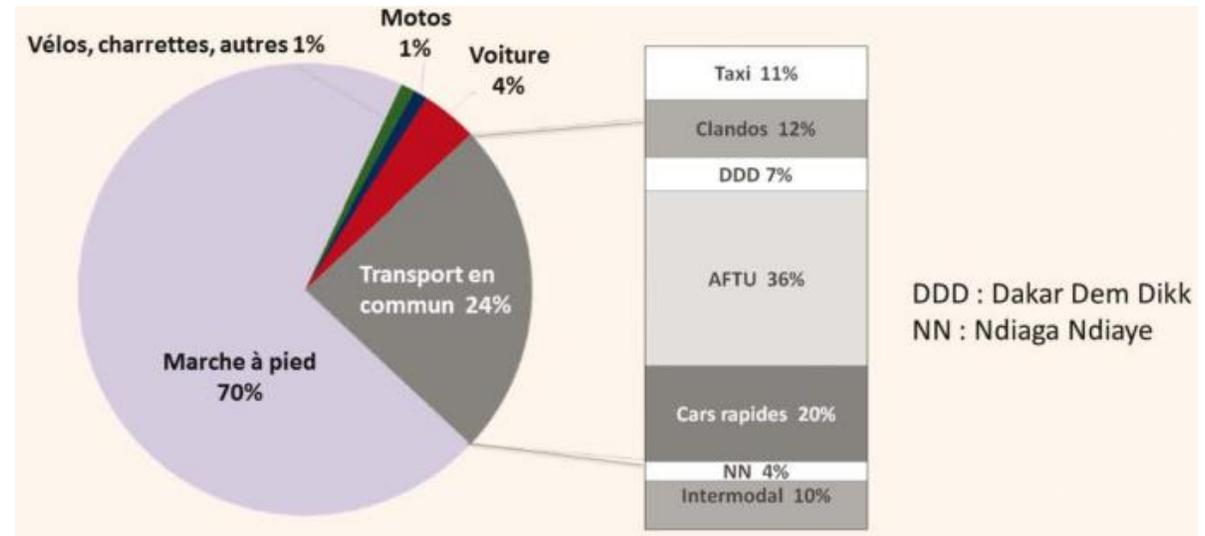
70% des déplacements quotidiens se font à pied



# Mobilité des dakarois



80% des déplacements motorisés réalisés en transport public et prépondérance des opérateurs artisanaux



# Situation de l'offre

- Véhicules de 25 à 45 places très vétustes avec un âge moyen de 28 ans
- Marché atomisé avec une exploitation informelle désorganisée et non régulée (1294 opérateurs pour 2558 véhicules; 95% des opérateurs avaient moins de 4 véhicules)
- Un système bancaire classique non adapté et ne faisant pas confiance aux opérateurs artisanaux
- Deux opérateurs publics (bus et train) en difficulté

→ **Une demande non satisfaite avec des coûts très élevés pour la collectivité (congestion, pollution et insécurité)**

↳ **Adaptation du schéma de gouvernance**

↳ **Introduction des transports de masse (TER, BRT)**

↳ **Organisation du transport informel et sa professionnalisation**

# Programme de renouvellement du parc

# Objectifs du programme

- Remplacement des cars rapides et des ndiaga ndiaye
- Professionnalisation des acteurs



# Regroupement et professionnalisation des opérateurs



- Les opérateurs de transport sont regroupés en 14 GIE



- 14 GIE fédérés à travers l'association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU)



- La mise en place d'une Mutuelle d'Épargne et de Crédit des Transporteurs (MECTRANS)



- La mise en place d'une mutuelle sociale (Transvie)

## Modalités et organisation



Retrait du vieux véhicule avec un paiement par l'Etat d'une prime à la casse



Système de crédit-bail avec un apport de 25% du prix du véhicule et le reste payable sur 5 ans



Le programme pilote a été financé par la banque mondiale

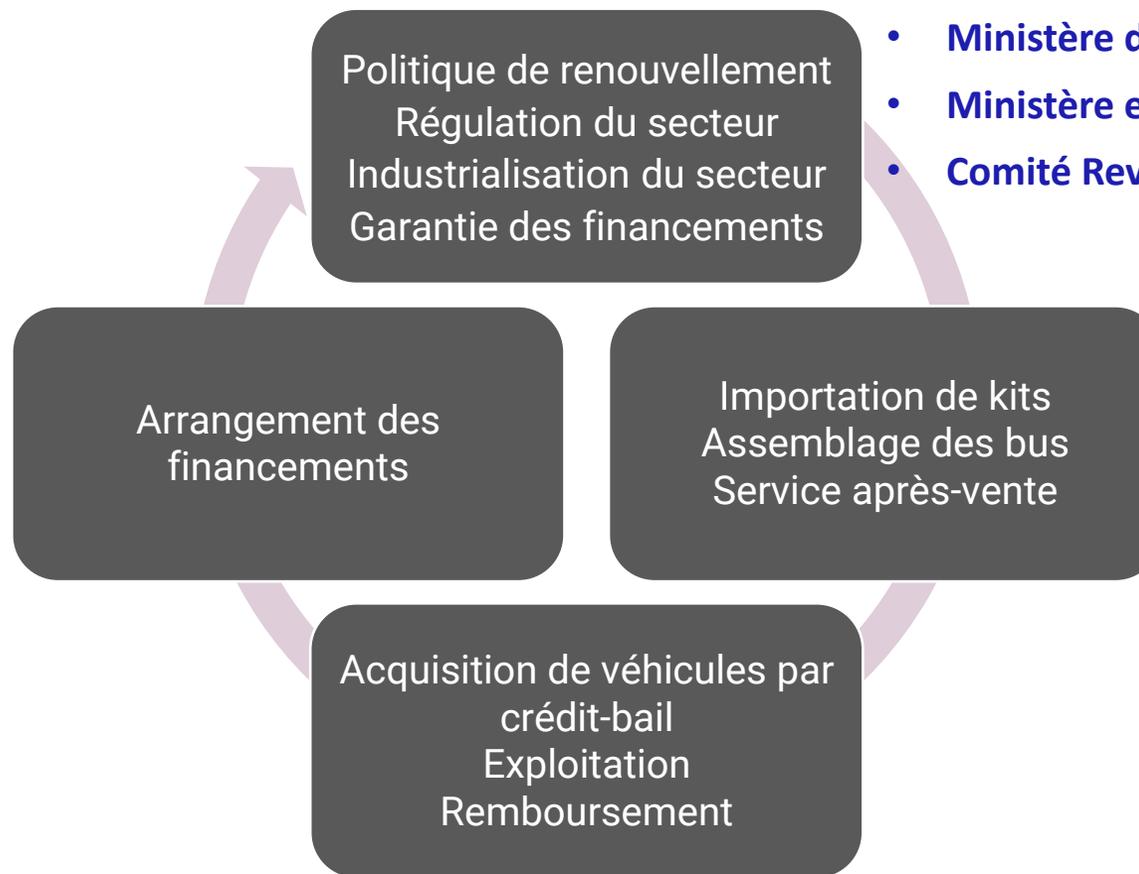


À partir des remboursements des opérateurs, l'Etat crée le fonds revolving pour continuer l'opération

# Modalités et organisation



- **Partenaire financier**



- **Ministère des finances**
- **Ministère en charge des transports**
- **Comité Revolving**

- **Partenaire industriel**

- **GIE, Opérateurs**

# Leviers financiers

- Mobilisation de l'apport
- Accompagnement des opérateurs sur le plan financier

**MECTRANS**



- Constitution d'une garantie solidaire avec 3% des remboursements
- Ces montants sont restitués à la fin des traites pour remettre à neuf le véhicule

**FONDS DE CAUTION MUTUELLE**



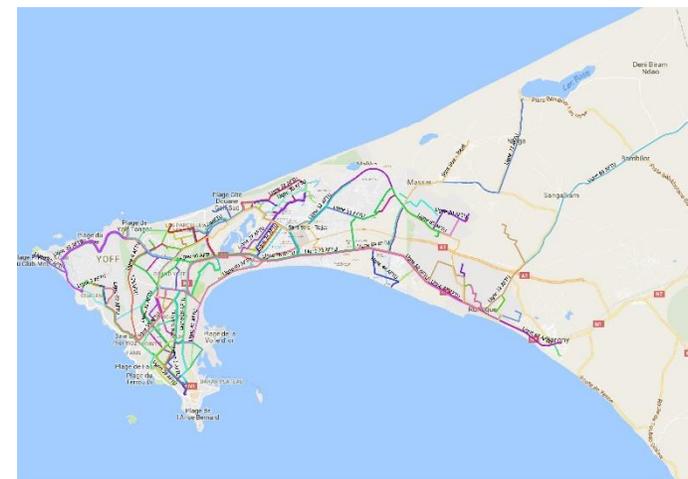
- ce fonds est constitué à partir des remboursements, pour poursuivre les opérations

**FONDS REVOLVING**



# Professionnalisation

- ❖ Exploitation suivant des normes rationalisées
- ❖ Renforcement de capacités des acteurs
- ❖ Introduction de la billetterie
- ❖ Organisation de l'exploitation par ligne
- ❖ Création de Captrains pour:
  - ❖ assurer la mutualisation des ressources
  - ❖ coordonner l'exploitation des véhicules
  - ❖ encadrer le réseau par un personnel d'appui



# Résultats & Défis

# Résultats obtenus

Plus de 2100 véhicules renouvelés

Renforcement de capacités des acteurs

Organisation de l'exploitation

Rôle majeur de l'Etat en qualité de régulateur, financier et garant tout en rendant progressivement autonome le dispositif

Formalisation et bancarisation progressive du secteur

Taux de remboursement satisfaisant des crédits octroyés

Dotation d'un fonds alimenté par les remboursements des crédits

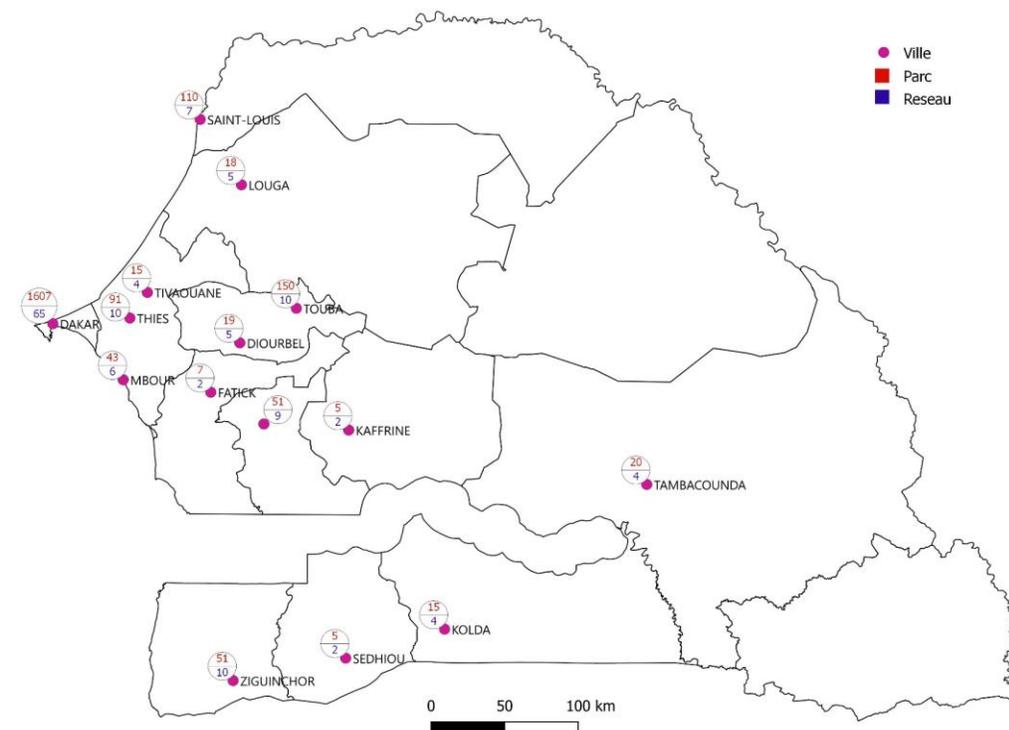
Amélioration du système de transport collectif (mobilité, sécurité, environnement),

Formalisation progressive du secteur

Sécurisation des revenus des transporteurs

# Résultats obtenus

- Le programme a permis d'organiser le secteur et donner accès au financement à des acteurs « non éligibles » avec le système bancaire classique;
- Le suivi du cadre mis en place et la nouvelle organisation de l'exploitation ont permis d'assurer une rentabilité du service, gage de remboursement;
- La structuration du schéma financier a également permis d'obtenir des taux d'intérêts stable, puis même légèrement à la baisse sur les deux dernières phases levées
- Mectrans, Transvie Senbus
- 35% de part de marché des déplacements dans les transports publics à Dakar

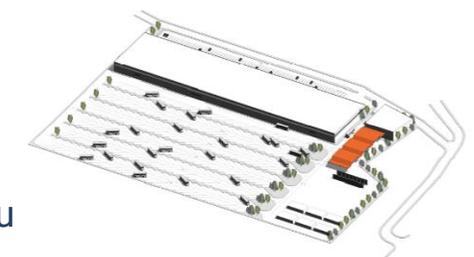


# Plusieurs défis

## Une amélioration de l'environnement des transports publics urbains et une meilleure régulation de l'offre de transports publics



- Forte concentration du parc automobile à Dakar : 72% du parc du Sénégal (plus de 325 000 véhicules)
- Adéquation des aménagements et dispositifs de régulation du trafic : configuration et aménagement de la voirie et des carrefours, stratégie de régulation de la circulation
- Occupation de l'espace public : meilleure organisation de l'espace viaire pour augmenter la capacité
- réglementation de la délivrance des licences à améliorer pour une meilleure organisation et une maîtrise de l'offre
- Capacité et maillage du réseau routier : configuration urbaine péninsulaire limitant les capacités d'extension du réseau routier
- Cadre institutionnel et organisationnel à améliorer : meilleure gestion de la circulation et du stationnement



Merci de votre attention



**CITY OF CAPE TOWN  
ISIXEKO SASEKAPA  
STAD KAAPSTAD**

# **Le Cap : Etude de cas sur le transport artisanal**

## Réforme pilote des sociétés d'exploitation de transport

Le 29 novembre 2021

Making progress possible. **Together.**

# Outline

---

- Chiffres clés
- Définitions et objectifs
- Principaux enseignements tirés de MyCiTi
- Modèle de transformation Minibus-Taxi
- Projet pilote - Vidéo

# KEY FACTS

- **Population du Cap** - est. 4,7 millions
- **Réseau, modes et services de transport public**
  - **Rail (épine dorsale)** - défaillant
  - **Bus réguliers** - subvention du gouvernement
  - **MyCiTi BRT** - contrat avec la ville, subventionné par le gouvernement
  - **Minibus-Taxi** - (+/- 12.000 légaux et +/- 5.000 illégaux) informels et non subventionnés.
  - **Taxis à compteur** - en baisse.
  - **Services de e-hailing** - autorisés et non autorisés
  - **Taxis berlins (Amaphelas)** - seulement quelques uns avec licence



CITY OF  
CAPE TOWN  
STAD

# Définitions

Qu'est-ce que la **TRANSITION** et la **TRANSFORMATION** dans le contexte du Minibus-Taxi du Cap ?

## Transition

- Remplacement des exploitants de MBT (minibus-taxis) existants et mise en place d'exploitants de bus MyCiTi, par exemple MyCiTi Phase 1
  - Formation du VOC (sociétés d'exploitation de véhicules)
  - Compensation / Actionnariat



## Transformation

- Transformer l'industrie des transports publics de masse au sens large pour donner effet aux dispositions législatives.
  - Amélioration de l'expérience des passagers
  - Autonomisation
  - Stratégies de renforcement des capacités



# Objectifs de transition et de transformation de l'industrie

## Transition

- Faciliter la mise en place des VOC qui exploiteront les **services MyCiTi** et qui créeront des opportunités économiques pour les opérateurs de minibus-taxi dans la zone où MyCiTi sera mis en œuvre.

## Transformation

- Créer un mécanisme par lequel l'autonomisation économique peut être facilitée, à savoir **l'établissement de sociétés d'exploitation de transport (TOC) - NLTA - S41 (1) (b) » promouvoir l'autonomisation économique des petites entreprises ou des personnes précédemment désavantagées par une discrimination injuste ».**
- Faciliter des stratégies plus larges de **renforcement des capacités** qui peuvent atteindre la **gestion et la capacité technique** par laquelle l'industrie du minibus-taxi peut fournir des **expériences améliorées aux passagers.**



# ENSEIGNEMENTS TIRÉS

---



## ENSEIGNEMENTS TIRÉS

---

**Il n'est pas toujours souhaitable de remplacer tous les minibus-taxis par des bus MyCiTi, en particulier sur les lignes de rabattement.**

1. Les minibus-taxis peuvent offrir des services plus fréquents et plus souples
2. Comprendre les préférences des usagers
3. Il n'est pas rentable pour MyCiTi d'offrir les mêmes services.
4. Problèmes d'application de la loi



# ENSEIGNEMENTS TIRÉS

---



## **Disponibilité limitée des fonds**

Nécessité d'envisager une combinaison de services de minibus-taxi et de MyCiTi sur les itinéraires de rabattement.



## ... MAIS UNE TRANSFORMATION EST NÉCESSAIRE !



- Mauvais comportement des chauffeurs de taxi
- Expériences négatives des passagers

- Surpeuplement
- Véhicules de mauvaise qualité
- PTI non gérés



# ENSEIGNEMENTS TIRÉS

## ET SI LES TAXIS POUVAIENT OFFRIR ...

- Véhicules recapitalisés
- Formation et accréditation des conducteurs
- Réduction de la pression sur les capacités de contrôle limitées
- Déploiement de véhicules de taille appropriée en fonction de la demande
- Capacité à gérer les PTI
- Image de marque MyCiTi (même apparence)



# Sociétés d'exploitation de transport (TOC)

---

---

**Comment le  
projet TOC a-t-il  
vu le jour ?**

## Facteurs d'influence

- L'expérience acquise lors de la planification et de la mise en œuvre de la phase 1 du BRT et de la N2 Express nous a permis de tirer de nombreux enseignements précieux.
- Nécessité d'appliquer ces leçons dans la planification et la mise en œuvre de la phase 2, malgré les défis particuliers.
- Paramètres et contraintes de financement



# Quatre catégories de TOCs

---

- 1) Exécution des services de **rabattement** dans la zone de la phase 2A
- 2) Dans la zone de la phase 2A de MyCiTi, mais **ne faisant pas partie du réseau de rabattement.**
- 3) Dans la zone de la **phase 1 de MyCiTi**, où la demande de MBT a augmenté après MyCiTi.
- 4) MBT **en dehors** des zones de la phase 1 et 2



# Approche vers la transformation

---

## Entité de gestion des échanges (IME)

- Pour **les services restants de MBT**, une entité officielle pour passer un contrat avec la ville pour :

- **La gestion du pôle d'échange de transport public (PTI)**
- **Services de nettoyage**
- **Sécurité et contrôle d'accès**



# Avantages des TOCs

- **Une meilleure capacité à répondre aux préoccupations des passagers**
  - Sentiment de sécurité / absence d'accidents
  - Comportement du conducteur envers les passagers
  - Surpeuplement
  - Contrôle technique
- **De meilleures opportunités pour l'opérateur**
  - Potentiellement plus rentable
  - Possibilité de nouvelles affaires
  - Positionné pour conclure des contrats
  - Positionné pour recevoir des subventions





# PLAN D'AFFAIRES

---

Aperçu du plan d'affaires du MBT de la 7e avenue  
basé sur le service régulier introduit à titre d'essai le  
10 janvier 2019.

1 an / 3 ans / 6 ans / 8 ans /.... 16 ans

# BUSINESS PLAN

## Remplacement/renouvellement du parc automobile

Flotte actuelle = 78 véhicules

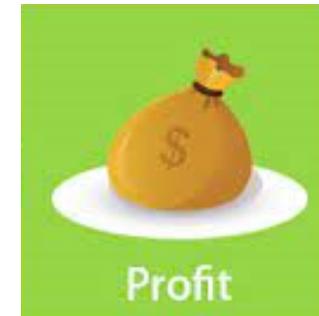
Flotte requise = 37 + 3 de réserve = 40 véhicules

ANNÉES

	Actuel	1	2	3	4	5	6	7	8
Véhs anciens vendus	0	46	8	8	8	8	0	0	0
Anciens véhs en service	78	32	24	16	8	0	0	0	0
Véhs neufs supplémentaires	0	8	8	8	8	8	0	0	0
Total des nouveaux véhs	0	8	16	24	32	40	40	40	40
Total des véhs en service	78	40	40	40	40	40	40	40	40

# RÉSUMÉ DU PLAN D'AFFAIRES

- a) Le plan financier sur 8 et 16 ans montre que les coûts d'exploitation peuvent être couverts par les recettes générées par les tarifs.
- b) Cela permettrait aux détenteurs actuels de la licence (actionnaires du TOC) de réaliser, en moyenne, le même bénéfice que celui qu'ils réalisent actuellement.
- c) Le plan montre que le TOC aura besoin d'une aide financière pour couvrir les coûts de mise en place ainsi que la capitalisation de la nouvelle flotte.



# SCALABILITÉ

---

Dans quelle mesure ce modèle peut-il être reproduit pour d'autres associations de la ville ?

102 associations

# Scalabilité / Réplicabilité

---

- Des projections ont été faites à partir des **données disponibles existantes**.
- Examen des associations de transport de raccordement et de transport de ligne.
- Les analyses de bureau montrent que la viabilité des TOC peut être obtenue par environ 30 % des associations (30/102).
- Cependant, la clé est la motivation, la volonté et la structure des associations de taxis et de leurs membres.

# RÉSUMÉ

---

1. Les mesures d'efficacité introduites (services réguliers) ont montré une bonne amélioration pour les conducteurs, les propriétaires et **surtout** les passagers.
2. Le plan d'affaires de 8 ans pour le projet pilote de la 7ème avenue a montré que ces améliorations peuvent être maintenues à condition d'obtenir une aide pour les coûts d'installation et la **recapitalisation** de la flotte.
3. Les résultats de ce pilote peuvent potentiellement être appliqués à **25-30%** des associations de la ville.

# ENCORE DU TRAVAIL À FAIRE

---

1. D'autres TOC doivent être mis en œuvre pour confirmer la mesure dans laquelle le modèle de TOC peut être **reproduit** et la mesure dans laquelle le **soutien du gouvernement** est nécessaire pour déployer le modèle.
2. Le projet pilote de la 7e avenue doit passer **à l'étape suivante, à savoir la formation du TOC** et le transfert des licences d'exploitation et des véhicules au TOC.
3. Nécessité d'évaluer comment un service régulier rendu par un TOC peut être **intégré dans le plan de système de la phase 2 de l'IRT.**

# Un cas pour la mise en œuvre du modèle TOC

## GOUVERNEMENT

- Besoin urgent d'une intervention d'amélioration des minibus-taxis
- La ville a beaucoup investi dans le cadre de ses stratégies de transition et de transformation.
- La mise en œuvre de la phase 1 de MyCiTi a montré que les initiatives ont le potentiel de réduire la violence et les conflits liés aux taxis.

## INDUSTRIE DES MBT

- Besoin d'un soutien financier du gouvernement
- Fatigue de la violence et des conflits liés aux taxis / Volonté de se conformer à la loi
- Le "point rouge et le point bleu" ont montré dans une certaine mesure qu'il existe un potentiel de formalisation.



**CITY OF CAPE TOWN  
ISIXEKO SASEKAPA  
STAD KAAPSTAD**

**Thank You**

For queries contact: [reggie.springleer@capetown.gov.za](mailto:reggie.springleer@capetown.gov.za)

**Making progress possible. Together.**

# Analyse de cas croisés : quels outils ?... ...pour quel impact ?

# Le cas du Dakar

Une réforme globale avec des mécanismes de financement durables

## QUELS OUTILS ?...

**PLAN** : Routes prioritaires définies

**STRUCTURE** : GIE obligatoires, mise en place de l'AFTU

**CONTRAT** : concession de l'itinéraire (monopole contre le respect des normes) ;

**PRIX** : mise en place d'un système de billetterie

**PROFESSIONNALISER** : formations

**MATERIALISE** : points d'arrêt

**SOUTIEN** : programme de renouvellement de la flotte + accès au financement

**FONDS** : mise en place d'un fonds renouvelable, d'une organisation mutuelle d'épargne et de crédit (MECTRANS)

## ... POUR QUELS IMPACTS ?

**QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : réseau plus structuré, arrêts identifiés, amplitude horaire plus importante, plus de "fill an go", véhicules plus récents.

**EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : plus de concurrence sur le marché, véhicules plus grands, coûts financiers réduits.

**CONDITIONS D'EMPLOI** : introduction d'une couverture sociale, passage partiel au régime des contrats pour les conducteurs, réduction des heures de travail

**EXTERNALITÉS** : moins de pollution, moins d'embouteillages



On behalf of:  
Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety

of the Federal Republic of Germany



# Le Cap - MyCiti

Une réforme globale élaborée dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet BRT

## QUELS OUTILS ?...

**PLAN** : Routes et réseau définis

**STRUCTURE** : mise en place d'un VOC regroupant d'anciens opérateurs de transport adapté.

**CONTRAT** : Contrat de 12 ans à coût brut avec VOC pour l'exploitation du BRT et du feeder.

**PRIX** : mise en place d'un système de billetterie intelligente

**PROFESSIONNALISER** : formations

**INFORM** : information comprehensive

**MATERIALISE** : construction de lignes BRT, stations + arrêts pour le feeder

**SOUTIEN** : renouvellement de la flotte de BRT pour BRT et feeder

## ... POUR QUELS IMPACTS ?

**QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : réseau renouvelé (BRT + feeder) avec des normes de qualité élevées.

**EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : véhicules plus grands, pas plus de concurrence sur le marché.

**CONDITIONS D'EMPLOI** : régimes contractuels pour les conducteurs, meilleures conditions d'emploi

**EXTERNALITÉS** : moins de pollution, moins d'embouteillages



of the Federal Republic of Germany



# Le Cap - TOC pilote

Un exemple de réforme avec une AT forte et sans subventions

## QUELS OUTILS ?...

**PLAN** : Plan d'opération défini

**STRUCTURE** : mise en place des COTs

**PROFESSIONNALISER** : formations, assistance technique

## ... POUR QUELS IMPACTS ?

**QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : réseau étendu, horaire fixe

**EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT** : un service plus efficace avec un nombre réduit de véhicules.

**CONDITIONS D'EMPLOI** : régimes contractuels pour les conducteurs, réduction des heures de travail, introduction d'un jour de congé

**EXTERNALITÉS** : moins de pollution, moins d'embouteillages



# Kigali

Une réforme réussie... ?

## QUELS OUTILS ?...

PLAN : itinéraires redéfinis

STRUCTURE : nombre minimum de véhicules par opérateur

**CONTRAT : contrat à coût net par zone (monopole contre le respect des normes)**

**PRIX : mise en place d'un système de billetterie intelligente**

PROFESSIONNALISER : formations, assistance technique

MATERIALISE : mise en place d'arrêts, amélioration de l'état des routes

## ... POUR QUELS IMPACTS ?

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT : augmentation de l'offre de transport, itinéraires et arrêts définis, amplitude minimale, plus de " fill an go ", véhicules plus récents, modernisation des terminaux.

EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT : pas plus de concurrence sur le marché, contrôle des recettes tarifaires, véhicules plus grands.

CONDITIONS D'EMPLOI : régimes contractuels pour les conducteurs avec salaires, réduction du temps de travail, assurance médicale.

EXTERNALITÉS : moins de pollution, moins d'encombres



# Q&R

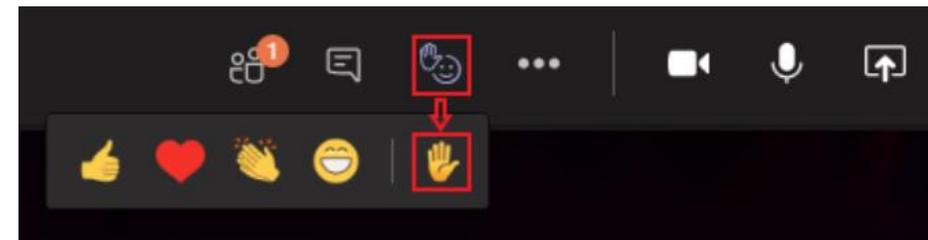
## Chat

- Posez vos questions dans le chat et nous les inclurons dans les Q&R.



## Discussion

- Pour poser votre question directement à la groupe, sélectionnez "Afficher les réactions", puis "Levez la main" dans les commandes de la réunion. Tous les participants à la réunion verront que vous avez levé la main et le facilitateur vous demandera de poser votre question..



# Groupes de discussion

Chers participants, nous aurons une discussion de groupe. Vous serez automatiquement redirigés vers les groupes de discussion. Le modérateur du groupe partagera l'activité et va vous guider à travers la séquence.



# Merci pour votre attention

Restez en contact



[Mobiliseyourcity.net](http://Mobiliseyourcity.net)



[contact@mobiliseyourcity.net](mailto:contact@mobiliseyourcity.net)



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



[MobiliseYourCity](https://www.linkedin.com/company/MobiliseYourCity)