

TRANSFORMATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS INFORMELS : QUELLES PERSPECTIVES ?

FÉVRIER | 2021

INTRODUCTION

Les mesures prises par les gouvernements face à la crise sanitaire de la COVID-19 ont eu des impacts conséquents sur la mobilité, aussi bien sur le plan local que mondial. D'après la Task Force sur la COVID-19 de l'UITP, la fréquentation des transports publics a chuté de 90 % dans certaines parties du monde, et le secteur a été durement frappé. Le secteur informel des transports, qui joue un rôle majeur dans de nombreuses villes du monde entier, a été lui aussi impacté.

Ce Knowledge Brief consolide un rapport détaillé et une série de trois webinaires organisés pendant la seconde moitié de 2020, en accordant une attention particulière au secteur des transports informels¹. Elle souligne certaines des caractéristiques, points forts et points faibles de ce secteur, et confirme la nécessité de transformer les transports informels.

Des études de cas pertinentes présentent des expériences pratiques ayant contribué à améliorer la ré-

silience et la viabilité des transports informels pour les usagers, les prestataires de services et les autorités. Le présent document identifie des observations clés et conclue sur des questions susceptibles de contribuer à la compréhension du processus de transformation nécessaire.



1. Le rapport exhaustif et les enregistrements des sessions des webinaires sont disponibles, pour les membres de l'UITP, dans la section « MyLibrary », [ici](#).

L'ÉMERGENCE DES TRANSPORTS INFORMELS

Les transports informels² émergent dans les contextes où :

- Certaines populations ne sont pas desservies par les services de transport parce que les gouvernements, les fonctionnaires et les classes plus aisées ne remarquent pas cette absence d'offre, même si un tel service est essentiel pour l'économie.
- Les investissements dans les services publics sont insuffisants.
- Le domaine et infrastructures publics sont très axés sur la voiture.
- L'expansion urbaine et le développement des villes sont très rapides.
- Il existe un stock de véhicules susceptibles d'être partagés pour du transport de passagers.
- Les transports publics sont considérés comme une entreprise privée : Les transports publics ne sont pas axés sur les besoins des citoyens ou sur une quelconque politique publique.
- Les outils informatiques offrent un certain potentiel.

POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE CE SECTEUR

UN RÔLE CAPITAL POUR DES MILLIONS DE PERSONNES

Les transports informels constituent un « phénomène mondial » qui joue un rôle majeur dans la mobilité de millions de citoyens, notamment dans l'hémisphère Sud.

Cette forme de transport fournit un service majeur dans les villes et les régions, ce qui la rend essentielle pour la vie urbaine, et cela à n'importe quelle heure de la journée. Elle assure un moyen de subsistance pour de nombreuses personnes qui dépendent de transports économiquement abordables pour effectuer leurs trajets quotidiens entre leur domicile et leur lieu



© Tran Phu

2. L'UITP est consciente du fait que différents termes sont utilisés pour qualifier et décrire ce secteur. Afin d'être en phase avec la terminologie de la gouvernance en la matière, l'expression « transports informels » sera utilisée dans le présent document.

de travail. C'est ainsi, par exemple, qu'à Kayseri, en Turquie, les transports informels représentent 60 % de l'offre de transports, chiffre qui atteint 90% dans de nombreuses villes africaines. Le secteur comble l'absence de services de transport officiels ou réglementés dans les zones urbaines en développement où les besoins de mobilité augmentent, où une classe moyenne supérieure se développe et où de nouvelles technologies rendent possible la fourniture de nouveaux services.

Les transports informels fournissent un large éventail de services. À Istanbul, en Turquie, ils englobent les taxis, les minibus, les bus scolaires, les bus pour le transport des employés, les bus d'entreprise et bien d'autres formes de transport.

Les transports informels ont recours à une grande variété de véhicules, des camionnettes aux deux et trois-roues, et ces véhicules font partie intégrante de l'identité de la ville et sont un moyen d'exprimer la culture locale.

UN TRAVAIL DIFFICILE DANS UN SECTEUR DYNAMIQUE

Le secteur se caractérise par une structure de production dispersée et par des situations de travail variées. Les services sont fournis par des entrepreneurs individuels à Freetown, au Sierra Leone, ainsi que par des petites et moyennes entreprises ou des coopératives en Inde. Les chauffeurs travaillent pour différents propriétaires de véhicules ou, inversement, conduisent leur propre véhicule dont ils sont propriétaires. De nouveaux modèles commerciaux sont également en cours de développement grâce aux nouvelles technologies, avec notamment une industrie artisanale de prestataires, comme par l'intermédiaire d'Uber au Caire, en Égypte.

Cette activité génère des recettes qui dépendent des usagers, ainsi que des opportunités de travail. L'écosystème de travailleurs englobe les chauffeurs et les travailleurs des secteurs connexes, comme les mécaniciens, les laveurs de véhicules et bien d'autres activités informelles associées au transport.

Néanmoins, la fourniture de ces services constitue un travail difficile en raison de la concurrence acharnée pour attirer les clients. Par ailleurs, l'efficacité et la viabilité économiques du secteur pourraient être améliorées. Une multiplicité d'affaires individuelles et de petites entreprises ne bénéficient guère d'économies d'échelle en ce qui concerne les frais d'exploitation (entretien, carburant...). Les petites entreprises ne génèrent pas un chiffre d'affaires suffisant pour pouvoir en réaffecter une partie à l'investissement. Des difficultés additionnelles d'accès aux financements, entre autres raisons à cause du manque de solvabilité du point de vue des banques et des institutions financières, contribuent à maintenir en service des flottes de véhicules anciens ou un nombre insuffisant de bus.

LES ATTENTES NE SONT PAS SATISFAITES

Le transport informel étant un secteur décentralisé, il s'avère flexible et adaptatif. Néanmoins, l'accent étant mis sur la génération de recettes journalières suffisantes par le biais de prix bas pour attirer les usagers, les passagers ne jouissent pas toujours d'un service de qualité élevée, standardisé et fiable.

Les temps d'attente incertains à Dakar, au Sénégal, dus en partie à la nature même de ces services dont les véhicules ne partent qu'à pleine capacité, contribuent à des expériences de déplacement peu fiables. La sécurité des passagers et les standards de confort des véhicules sont faibles. Une surabondance de l'offre peut être observée sur les routes principales des villes turques, par exemple, au détriment de régions et de populations qui en sont exclues. Même si les tarifs des trajets sont connus, les formules de paiement en espèces ne contribuent ni à la clarté des flux de recettes ni à la facilité et à la sécurité des paiements pour les usagers en période de pandémie.

Par ailleurs, les transports peuvent également se caractériser par un système territorial : les routes sont gérées sur le plan local, avec un personnel d'exploitation qui développe un sentiment d'appropriation de la zone desservie par ses soins. Dans ces conditions, toute intrusion de la part de concurrents potentiels peut donner lieu à des comportements antisociaux ou violents, ainsi que cela a pu être constaté au Cap, en Afrique du Sud, ce qui n'a fait qu'empirer les conditions d'exploitation et la qualité du service.

Du point de vue des autorités, les transports informels jouent un rôle majeur dans les villes, mais ils sont également associés à des externalités conséquentes pour la vie urbaine. Celles-ci incluent notamment la congestion des principaux couloirs de circulation, la pollution atmosphérique et sonore causée par les véhicules anciens, et les accidents.

Les transports informels se développent dans des environnements à faible niveau de gouvernance en matière de transports. Dans ce contexte, les fonctions ou les compétences liées aux transports sont rarement définies clairement ou se retrouvent éparpillées entre plusieurs autorités. Les mandats et les responsabilités des différents niveaux administratifs donnent lieu à des chevauchements ou à des conflits. Les infrastructures ou installations spécifiques qui faciliteraient les transports (comme des couloirs de bus dédiés, des arrêts de bus, des échangeurs...) ne sont pas disponibles. Un tel contexte ne favorise aucunement la coopération, la coordination, la fourniture de services cohérents, et encore moins la transition vers un parc de véhicules respectueux de l'environnement.

Enfin, les autorités ont tendance à mal connaître le secteur. La compréhension du secteur est limitée en raison du manque de données susceptibles de contribuer à mieux le gérer, et la multiplicité des parties prenantes impliquées n'aide pas les autorités à communiquer avec elles. Les régulateurs ont tendance à concentrer leurs efforts sur la gestion du trafic ou le contrôle des tarifs, mais elles ne tiennent que rarement compte de sa nature particulière qui est celle d'un **service public**.

LA COVID-19 : UN COUP DUR POUR UN SECTEUR INDISPENSABLE

Même si les transports informels ont joué un rôle capital pour aider les travailleurs essentiels à se déplacer et à faire en sorte que les marchandises continuent d'être livrées, la pandémie de COVID-19 a impacté le secteur de manière dramatique.



Le niveau de fréquentation a chuté en moyenne de 90 % pendant les confinements, et cela dans le monde entier. Les niveaux de service ont eux aussi diminué de 30-40 % avec une exploitation minimale. La crise a amplifié l'impact sur la qualité des services. Les temps d'attente se sont allongés, et les capacités de transport ont été inférieures à la demande.

Les travailleurs des transports informels ont souffert d'une crise des revenus. Certaines villes estiment que le manque à gagner se situe entre 50 et 70 % en Afrique³. L'augmentation des tarifs n'a été que rarement utilisée en réponse à la crise des revenus par certains prestataires de services du secteur des transports informels.

En réaction à la crise sanitaire, les autorités nationales ou locales ont élaboré des lignes directrices en matière de sécurité et de normes sanitaires. Pour les passagers, celles-ci incluent le port du masque obligatoire, le lavage des mains, la réduction des échanges verbaux et le port d'autres équipements de protection personnel, la restriction des capacités de transport et l'obligation d'être assis dans les bus. Les ventes de tickets ont été restreintes ou interdites. Les activités commerciales et les activités non liées aux transports ont été réduites dans les échangeurs et les stations de bus. Parmi les mesures sanitaires et d'hygiène adoptées par les prestataires de services de transport informel, on peut citer également la désinfection périodique des bus et autres infrastructures. Afin de garantir le respect des règles, la police a mis en œuvre des contrôles stricts.

Le manque de volonté politique, combiné à la dispersion des acteurs du secteur des transports informels, a rendu difficile la mise en place d'un mécanisme financier spécifiquement dédié au soutien du secteur informel.

3. SSATP and World Bank, 2020. *Urban Mobility and COVID-19 in Africa*.

LA NÉCESSITÉ DE TRANSFORMER LE SECTEUR

La description de certains aspects du secteur des transports informels contribue à l'analyse de ses points forts et de ses points faibles.

Cette approche souligne l'intérêt d'une transformation du secteur informel visant à le rendre plus résilient et viable en s'appuyant sur ses points forts. La section qui suit présente des expériences intéressantes de transformation du secteur.

POINTS FORTS

Le secteur joue un rôle majeur dans la mobilité de millions de citoyens.

Il fournit un large éventail de services de transport flexibles, avec différents types de véhicules.

Il s'avère dynamique, flexible et adaptatif.

Peu de subventions.

Ouvert à l'innovation.

Fournit des opportunités d'emploi.

Pendant la pandémie, le secteur a permis le déplacement des travailleurs essentiels ainsi que la livraison des marchandises.

POINTS FAIBLES

Il s'agit d'un modèle commercial très dépendant des recettes et offrant un faible niveau de protection sociale aux prestataires de services.

Le secteur ne bénéficie pas d'économies d'échelle.

Un accès limité au financement qui entrave l'écologisation de la flotte.

Une efficacité opérationnelle faible, un manque de coordination et d'intégration des services, des standards de qualité faibles, avec un impact aussi bien sur les usagers que sur la communauté.

Un sentiment d'appropriation territoriale.

Absence d'organisations de parties prenantes (par exemple, des syndicats) ou de reconnaissance des organisations existantes.

Manque de connaissances, de données disponibles et d'expertise générale sur le secteur.

Manque de sensibilisation à la gouvernance dans le secteur.

Externalités environnementales importantes.



© Chris Arthur-Collins

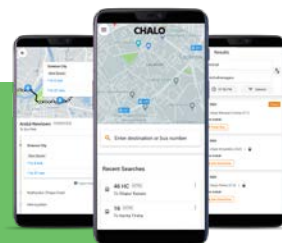
LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES DU SECTEUR PRIVÉ

Des initiatives privées fondées sur les technologies ont contribué à l'amélioration des activités et de la qualité du service et à renforcer les avantages sociétaux des transports informels.

SYSTÈMES DE BILLETTERIE ET DE RÉSERVATION DE SIÈGES EN AFRIQUE

Shuttlers a proposé une plateforme électronique multifonctionnelle à Lagos, au Nigeria, avec des fonctionnalités utiles telles que la pré-réservation de sièges, la planification, le suivi des contacts et un système de paiement en ligne afin de réduire les contacts et les risques de transmission du virus. Cette solution collecte les données sur les schémas de déplacement et contribue à assurer un revenu aux prestataires de services des transports informels.

ACGroup développe et met en œuvre des solutions urbaines et interurbaines fondées sur des cartes à puce, aussi bien pour les transports urbains, à Kigali, au Rwanda, que pour les transports interurbains dans le reste du pays. La solution fournit des cartes à puce sans contact et des validateurs intégrés. Cela permet d'obtenir des informations en temps réel sur les services de bus, de programmer les déplacements, de pré-réserver des sièges pour les services longue distance et de payer. Leurs services sont entièrement intégrés à des systèmes de paiement mobiles et facilitent le recouvrement électronique des recettes. Cette solution est utilisée par les trois principaux opérateurs de bus de Kigali.



© Chalo

LES APPLICATIONS DE BILLETTERIE ET DE LOCALISATION DES AUTOBUS EN INDE

Dans 30 villes indiennes, l'application mobile Chalo (« allons-y ! », en Hindi) permet de suivre la position des bus et propose des informations en temps réel afin d'éviter des temps d'attente trop longs aux arrêts de bus. Cette solution englobe également des solutions de billetterie numérique : une carte à puce et un validateur intégré. Chalo propose aux propriétaires et aux chauffeurs de bus un tableau de bord en direct ainsi que des rapports sur leurs activités journalières.



© WhereIsMyTransport

PLANIFICATEURS DE VOYAGES ET D'ITINÉRAIRES EN ASIE, EN AFRIQUE ET EN AMÉRIQUE LATINE.

Vainqueur du Special Recognition Award 2019 de l'UITP, WhereIsMyTransport collecte et fournit des données sur les itinéraires de transport public provenant des prestataires de services de transports formels et informels.

TRUFI configure un planificateur de trajet multimodal pour se déplacer d'un point A à un point B. Cette solution paramétrable peut être déployée dans des villes disposant de solutions de transports formels et informels. L'application fournit des informations sur les distances à parcourir à pied et des détails sur les correspondances de transport disponibles.

Ces solutions répondent aux besoins des voyageurs, des parties prenantes impliquées dans l'exploitation des bus, et des autorités. Le tableau ci-dessous identifie quelques-uns des avantages fournis par ces technologies.

	USAGERS	PARTIES PRENANTES IMPLIQUÉES DANS L'EXPLOITATION DES BUS	AUTORITÉS
Facilite la réservation des sièges, des paiements et de la planification des déplacements et ouvre le secteur à la Mobilité en tant que service (MaaS).	✓	-	-
Fournit aux organisations et aux autorités les informations et les données dont elles ont besoin pour recenser les services. Contribue à l'amélioration du service et à l'évaluation de la faisabilité du développement urbain et des infrastructures de transport.	-	✓	✓
Augmente la fréquentation grâce à la simplification et au renforcement de la sécurité de l'expérience de déplacement.	✓	-	-
Optimise l'exploitation des transports, avec des outils qui contribuent à réduire les risques et à mieux contrôler les coûts d'exploitation.		✓	
Met en adéquation l'offre et la demande en réduisant le nombre de sièges inoccupés, en rendant les services de transport plus fiables et en augmentant la fréquentation.	✓	✓	✓
Contribue à faciliter les paiements, à assurer des recettes et à obtenir des financements pour le secteur : en optimisant la perception des recettes, en rendant les flux de revenus plus transparents et en adoptant des solutions de paiement simples, sans espèces et conviviales. Néanmoins, il ne devrait pas s'agir là de la seule source de financement, et les subventions devraient augmenter.	✓	✓	✓
Contribue à l'emploi : soutien au personnel, amélioration de la qualité du travail et dynamisation du secteur des technologies.	-	✓	✓
Contribue aux Objectifs de développement durable des Nations Unies ainsi qu'au développement numérique en améliorant les moyens de subsistance des communautés, en rendant les transports plus accessibles et en réduisant la congestion et la pollution.	✓	✓	✓
Augmente la résilience du secteur en mettant à disposition des solutions adaptées aux crises, renforçant ainsi la confiance entre usagers et exploitants de bus.	✓	✓	✓

La mise en œuvre de ces solutions technologiques n'a pas été évidente.

Pour faciliter l'**appropriation** des usagers, les actions qui suivent ont été menées :

- Collecter des données afin de comprendre les besoins et les attentes des usagers.
- Fournir un accès à des informations claires et à jour sur les services de transport intégrés afin de s'adapter aux situations individuelles, aux besoins de déplacement spécifiques et aux contextes urbains variés.
- Assurer l'inclusivité et l'exhaustivité des outils. Ceci requiert l'adoption d'une approche technologique progressive et nécessite d'aider les usagers à modifier leurs habitudes et comportements. Il est d'essentiel d'éviter un environnement déshumanisé.

Le développement d'outils technologiques parmi les **prestataires de services de transport informel** a impliqué les actions spécifiques suivantes :

- Accroître la sensibilisation aux avantages liés aux technologies. Les solutions technologiques exigent d'engager des dépenses supplémentaires ou peuvent être perçues comme contribuant à contrôler davantage le personnel d'exploitation. Cela exige de travailler avec les différentes parties prenantes impliquées dans le secteur des transports (les chauffeurs et propriétaires de bus, en commençant par des contacts dans la rue...) et d'assurer des avantages pour le personnel d'exploitation.
- Assurer un revenu aux travailleurs et aux propriétaires des véhicules à la fin de la journée, et garantir une rentabilité pour le personnel d'exploitation des transports.

Il a été possible de renforcer la sensibilisation des **autorités chargées des transports** grâce aux actions suivantes :

- Démontrer que l'utilisation des outils technologiques est courante et populaire parmi les usagers, grâce à une approche progressive où la technologie est améliorée continuellement et avec le soutien de réseaux modernes et de cadres juridiques favorables.
- Démontrer la dimension « d'intérêt général » susceptible de découler de la technologie, par exemple, en assurant la fiabilité du service, en améliorant les expériences des clients et en renforçant la viabilité des modèles commerciaux pour les prestataires de services, les chauffeurs et les propriétaires.
- Souligner les avantages pour l'avenir : la fourniture de données aux autorités contribuera à améliorer leur compréhension des schémas de mobilité, et donc de mieux planifier l'offre de transports et d'intégrer des solutions de transport appropriées.
- Définir les valeurs et les objectifs à atteindre par une nouvelle technologie avant de définir les solutions technologiques.

LES STRATÉGIES DU SECTEUR PUBLIC

Les villes de Mexico (Mexique), de Freetown (Sierra Leone) et de Turquie présentent des exemples intéressants de la façon dont des gouvernements et des autorités sont intervenus afin de transformer le secteur des transports informels. Ces actions visent à mieux structurer le paysage des transports et à organiser l'offre.

Structuration du paysage des transports

La structuration du paysage des transports implique d'apporter une définition claire des responsabilités et d'améliorer la coopération entre les planificateurs-régulateurs et les prestataires de services de transport.

LES RÉFORMES INSTITUTIONNELLES AU MEXIQUE

Afin de définir clairement les responsabilités et d'améliorer la coopération entre les planificateurs-régulateurs et les prestataires de services de transport, la ville de Mexico a mis en œuvre un programme de planification centralisé de l'offre de transport, un service d'entretien de l'équipement roulant et une entité indépendante (MetroBus) en charge de la coordination, de la régulation des lignes de bus à haut niveau de service et de la gestion de la perception des recettes. Par ailleurs, un organisme dédié au recouvrement des paiements des usagers et à leur redistribution aux exploitants a été mis en place. Une meilleure gestion de l'entretien a donné lieu à des économies d'échelle. Grâce à une modification du cadre juridique, une autorité décentralisée a été créée en 2000.





LA RESTRUCTURATION DU SYSTÈME DE TRANSPORTS ET L'EXTENSION DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC EN SIERRA LEONE

À Freetown, les autorités ont défini deux principaux couloirs pilotes qui constituent l'épine dorsale du réseau de transport urbain. Pour ces itinéraires de bus à haut niveau de service, des contrats et des appels d'offres avec des opérateurs privés ont été définis. De nouveaux bus modernes dotés d'une identité graphique spécifique ont été mis en place. Suivant le principe d'un Partenariat de bus de qualité (Quality Bus Partnership – QBP), l'autorité a investi dans l'amélioration des routes et des installations et infrastructures de transport pour les bus, comme des échangeurs, des arrêts de bus accessibles et des voies réservées.

Afin d'optimiser l'offre de transports publics dans les villes, une approche privilégiée consiste à assurer la coexistence entre les bus à haut niveau de service réglementés et structurés, d'une part, et les systèmes de transport informel plus flexibles, d'autre part.

Organisation de l'offre

Les autorités ont participé à l'organisation de l'offre du marché des transports en encourageant les prestataires individuels de services de transport, les propriétaires des véhicules ou les travailleurs à coopérer et à faire grandir leurs organisations.

Le passage d'une structure d'entreprises individuelles à une concession globale exige un changement de mentalité. Les contrats qui lient une autorité à un prestataire de services de transport fixent des normes et définissent les obligations et les responsabilités de chaque partie prenante. Dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leurs stratégies, les autorités ont tenu compte du poids économique du secteur des transports informels qui fournit de nombreuses opportunités de travail.

LE DÉGROUPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORTS EN TURQUIE

Suite à la décision d'une autorité municipale de réorganiser le réseau, il a été décidé d'ouvrir de nouvelles lignes et de mieux distribuer les services dans différentes villes. Du personnel supplémentaire a été embauché, de nouveaux véhicules ont été achetés ou loués, et des droits ou des licences d'exploitation supplémentaires ont été accordés. Ce faisant, les autorités mettent l'accent sur la restructuration de l'offre et sur la définition de nouvelles règles d'exploitation applicables aussi bien aux nouveaux arrivants qu'aux acteurs existants. C'est ainsi que les travailleurs individuels ou les propriétaires sont désormais séparés par un couloir de circulation, des espèces et/ou des véhicules.



Les conditions essentielles pour une mise en œuvre réussie des réformes

En transformant le paysage des transports et l'offre, les autorités ont créé une « agora des transports » dans le cadre de laquelle une dynamique de transformation a été enclenchée. Trois conditions principales sont requises pour soutenir ce changement radical.

1. **Un leadership et une volonté politiques forts pour la transformation nécessaire du secteur informel.** À Mexico et à Freetown, des objectifs politiques clairs ont été fixés en faveur d'une ville résiliente et durable, ainsi que la création d'une autorité dédiée et bien définie.

2. **Impliquer toutes les parties prenantes et travailler avec elles** (les prestataires du côté de l'offre, les autorités chargées des transports, les gouvernements, les usagers, les fournisseurs de technologies, les prestataires du secteur des transports) dès le début du processus de transformation afin de définir et de mettre en œuvre une stratégie de transformation globale. À Freetown, un comité de pilotage regroupant plus de sept types de parties prenantes (l'ensemble des autorités liées aux transports et à la mobilité, des exploitants, des représentants des prestataires de services du secteur informel et des usagers) a été mis en place.

3. **Du temps et des compétences spécifiques pour gérer, appuyer et mettre en œuvre le changement.** À Mexico, la première étape du processus de transformation des transports informels a nécessité 15 années (2005-2020). De longues discussions avec les prestataires de services ont été nécessaires. Des formations spécifiques à l'intention de toutes les parties prenantes du secteur ont été proposées aux travailleurs du secteur des transports informels en mettant l'accent sur la qualité du service et non pas uniquement sur l'obtention de revenus quotidiens, ainsi qu'aux fonctionnaires afin de renforcer leurs compétences en matière de passation de marchés.

CONCLUSION

La crise de la COVID-19 nous oblige à envisager ses conséquences à court terme sur le secteur des transports informels ainsi que des solutions lui permettant de continuer à fonctionner. En dépit des vulnérabilités existantes, le rôle essentiel joué par les services transport informel dans de nombreuses villes du monde entier montre que ce secteur devrait bénéficier d'un soutien spécifique.

Ce soutien pourrait inclure notamment :

- *Des plans d'aide au profit des prestataires de services de transport informel dans le cadre de la COVID-19.*
- *Un soutien aux prestataires de services de transport informel (chauffeurs, personnel associé, propriétaires des véhicules...) avec des protocoles sanitaires et des conseils afin de protéger le personnel et les passagers.*
- *Contrôle des mesures sanitaires par les autorités compétentes.*
- *Rétablissement de la confiance des usagers dans les transports publics, en clarifiant les messages des autorités sur les solutions permettant d'atténuer les risques sanitaires potentiels.*

Sur le long terme, les transports informels continueront de faire partie intégrante du paysage de la mobilité. Pour que le secteur en ressorte plus fort et plus résilient, il est essentiel de réfléchir à sa transformation. Ceci pourrait impliquer la coexistence de transports réglementés et informels dans le cadre d'un système de mobilité efficient.



Pour transformer ce secteur, nous estimons qu'il n'existe pas une seule solution descendante pour tous. Bien au contraire, nous reconnaissons la complexité du secteur et de la tâche. Cette transformation qui est soutenue sur le plan politique exige une compréhension globale et profonde de la mobilité et du secteur. Nous avons identifié 10 questions clés découlant d'études de cas et d'entretiens menés avec des experts et des praticiens qui permettent de déterminer la marche à suivre pour transformer le secteur :

- 1. Comment le secteur informel est-il organisé localement à l'heure actuelle et comment fonctionne-t-il ?*
- 2. Quels devraient être les objectifs globaux de la politique de mobilité et de transport ?*
- 3. À quoi devrait ressembler le secteur des transports à l'avenir ?*
- 4. Comment pourrait-on envisager une plateforme de coopération et de discussion intégrant toutes les parties prenantes pertinentes du secteur des transports ? Quel « langage » devrions-nous utiliser ?*
- 5. Quel processus de transformation doit être suivi ? Comment renforcer les capacités humaines des prestataires de transports informels et des autorités concernant des sujets tels que la gestion du changement, les solutions de transport innovantes et les véhicules verts ?*
- 6. Quel paysage réglementaire et quelle structure de gouvernance devraient être mis en place ? De quelle façon les rôles des régulateurs et des exploitants devraient-ils être clarifiés ? Quels liens ou rapports entre les régulateurs et les prestataires pourraient être développés ? De quelle façon les prestataires de services de transport informel devraient-ils être organisés, structurés et regroupés ? Comment assurer la mise en œuvre de cette transformation ?*
- 7. De quelle façon les outils innovants et technologiques peuvent-ils être soutenus pour mieux répondre aux besoins des prestataires de services, des usagers et*

des personnes effectuant des déplacements domicile-travail quotidiens ? De quelle façon les données devraient-elles être fournies aux autorités et aux régulateurs afin de mieux comprendre le système ? Comment s'assurer que toutes les parties prenantes tirent profit des nouvelles technologies ?

- 8. Comment obtenir des financements pour couvrir les frais d'exploitation et assurer un revenu aux prestataires de services de transport informel ? Comment mobiliser des fonds et des financements pour investir dans des infrastructures et des véhicules de transport public respectueux de l'environnement ?*
- 9. Comment envisager le rôle économique, la fonction de pourvoyeur d'emplois du secteur et la promotion de l'emploi ?*
- 10. Comment impliquer les citoyens dans un nouveau système de transport mieux intégré, bon marché, fiable et sûr ?*



Ceci est un Knowledge Brief officiel de l'UITP, l'Union internationale des transports publics. L'UITP compte plus de 1 800 membres dans 100 pays dans le monde et elle représente les intérêts des acteurs clés du secteur. Parmi ses membres, elle compte des autorités de transport, des opérateurs, à la fois privés et publics, dans tous les modes de transport collectif de passagers et des représentants de l'industrie. L'UITP traite des aspects économiques, techniques, organisationnels et de gestion du transport de passagers ainsi que le développement des politiques pour la mobilité et les transports publics partout dans le monde.

Ce Knowledge Brief a été élaboré par le « Informal Transport Working Group », avec l'aide de la Banque mondiale et du SSATP.

VERSION NUMÉRIQUE DISPONIBLE SUR
 MYLIBRARY