



Noms	BOURASS
Prénoms	Adam
Adresses mail	adam.bourass@etudiant.sciencespo-rennes.fr

Contexte de travail

→ Semaine de la Mobilité Durable et du Climat

Du 3 au 7 octobre 2022 a eu lieu la Semaine de la Mobilité Durable et du Climat à Dakar (Sénégal). De nombreux acteurs se sont rassemblés pour aborder des sujets en lien avec la mobilité urbaine et le changement climatique dans les pays du Sud.

La SMDC était co-organisée par trois institutions : l'association CODATU, l'association Climate Chance et le CETUD (autorité organisatrice des transports de Dakar).

Mission proposée lors de la SMDC

Afin de prendre part aux sessions, d'analyser les grands enjeux en matière de mobilité durable et d'action climat et d'identifier les principaux acteurs dans ces secteurs, il a été proposé aux étudiants de la promotion Odessa de participer à la SMDC en portant chacun une thématique.

J'ai pour cela :

- sélectionné les sessions et événements organisés en lien avec ma thématique,
- assisté à ces séances,
- construit une réflexion à partir des informations et projets exposés, des débats ayant eu lieu, et des discussions avec les participants tout au long de la semaine.

Ma thématique pour la semaine était celle du transport artisanal, que je vais vous détailler dans cette fiche.

Le transport artisanal, partenaire de la mobilité durable de futur

Le transport artisanal est un type de transport public, avec une gestion individualisée. Plus précisément, le transport artisanal est effectué par des chauffeurs indépendants, qui assurent eux-mêmes le transport de passagers. La propriété de ces véhicules peut pourtant être attribuée à quelqu'un d'autre. Souvent, les chauffeurs louent en effet leurs véhicules à une personne tier.

Avant l'utilisation du terme « transport artisanal », le terme « transport informel » était courant. Ce terme a été cependant abandonné, parce qu'il peut induire des connotations fausses. Contrairement aux autres activités économiques informelles, le transport artisanal est plutôt réglementé, légal, soumis à des impôts et a besoin d'une certaine capitalisation.¹

Les véhicules employés par les chauffeurs peuvent différer selon le parc de véhicule courant. Entre autres, il existe comme moyen de transport artisanal : le moto-taxi (1-2 places), le tricycle (3-8 places), le taxi collectif (4-6 places), le microbus (9-15 places), le minibus (16-25 places) et le midibus (25-45 places). A cela s'ajoutent aussi des véhicules non-motorisés comme le cycle-rickshaws par exemple.²



Copyright : photo par Emmanuel Ikwuegbu sur Unsplash

Concernant le fonctionnement de ce type de transport public, celui diffère du transport public classique. Dans le cas d'un transport artisanal de type taxi, le fonctionnement ressemble beaucoup aux offres de taxis classiques, avec la différence que le passager doit éventuellement partager son taxi avec d'autres passagers. Le moto-taxi et le tricycle fonctionnent généralement du même principe.

Dans le cas du mini- ou midi-bus, ce type de transport artisanal ressemble en soi au transport de bus classique. La différence est ici cependant que le chauffeur ne doit pas respecter une feuille de route précise de même que des horaires de départ précis. En effet, le chauffeur peut attendre que son véhicule soit rempli avec des passagers et partir ensuite. Et il est généralement libre de fixer le prix de son trajet.

¹ P.11s. Godard 2008b

² P.2 Godard 2008a

En fonction de la législation locale ou nationale, le transport artisanal peut être soumis à une réglementation plus ou moins rigoureuse. Dans quelques villes par exemple, les chauffeurs du transport artisanal sont organisés dans des syndicats de transport. Souvent, les véhicules du transport artisanaux sont uniformisés et doivent respecter des normes techniques. Les tarifs de taxis sont aussi parfois réglementés par des institutions supérieures.

À présent, le transport artisanal s'est imposé comme un moyen de transport important dans beaucoup de pays en voie de développement. À Alger en 2004, le transport artisanal représentait par exemple plus que 90% du transport collectif.³ Pour de nombreuses personnes, les taxis informels et les minibus représentent une possibilité de parcourir de longues distances. Après tout, il est moins cher que l'usage d'un véhicule particulier et il couvre de zones qui ne sont pas encore desservies par le transport public classique.

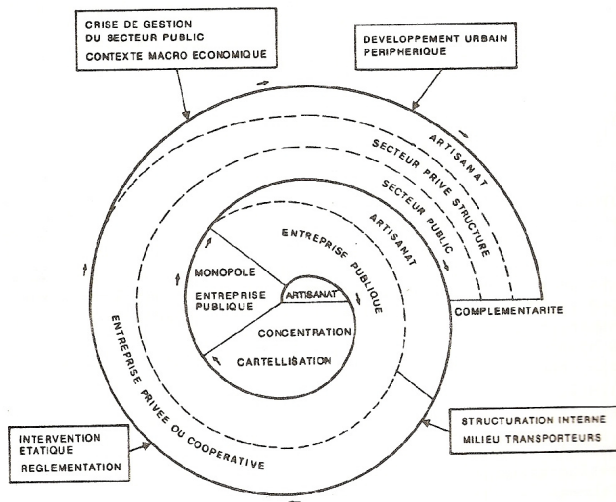
La présence du transport artisanal demeure en même temps contestée. La critique lui reproche d'être responsable de nombreuses nuisances dans le système de transport dans les pays en voie de développement. Concernant les aspects environnementaux, il est souvent évoqué que le transport artisanal pollue l'environnement et nuit à la santé publique, puisque le parc de véhicules est souvent très âgé et émet par conséquent beaucoup de GES et de substances nocives. De surcroît, il est accusé d'être responsable pour l'insécurité routière, car un nombre important de chauffeurs informels n'ont pas obtenu un permis de conduite et ne respectent pas forcément les règles de la circulation. Enfin, on lui reproche aussi de congestionner la voirie en raison d'un afflux élevé de petits véhicules qui recherchent des clients.⁴

Toutefois, il y a aussi des arguments en faveur du transport artisanal. Ainsi, il est argumenté que le transport artisanal est une solution pragmatique pour les villes avec de faibles moyens financiers. Pour les pouvoirs publics, il ne coûte presque rien, car il ne doit pas être subventionné et planifié par les pouvoirs publics. Sur le plan économique, le transport artisanal offre des possibilités de revenus pour les chercheurs d'emploi dans des pays où la situation économique peut être difficile. Du point de vue des usagers, le transport artisanal a même certains avantages par rapport aux moyens de transport collectifs classiques. Par exemple, le transport artisanal se caractérise par des itinéraires flexibles et une fréquence élevée. Et par ailleurs, le transport artisanal est selon des enquêtes assez efficace concernant le GES émis par passager.⁵ Bien que le transport artisanal soit souvent vu comme un moyen de transport qui va disparaître à moyen terme, il s'est avéré comme un moyen de transport bien adapté aux changements socio-économiques. Le schéma en spirale développé par le chercheur Xavier Godard en 1987 montre comment le transport artisanal se développe en complémentarité avec les transports publics et privés.

³ P.8 MobiliseYourCity

⁴ P. 13 Godard 2008b

⁵ L'émission de carbone par passager par kilomètre est estimée à 18,5 g pour un taxi artisanal comparée à 54g carbone pour un véhicule particulier. P. 6 Godard 2008a



SCHEMA EN SPIRALE DE L'HISTOIRE DES SYSTEMES DE TRANSPORT COLLECTIF

Ce schéma montre concrètement que l'émergence des systèmes de transport collectif public ou la structuration du transport artisanal dans une entreprise privée ou une coopérative n'entraîne pas forcément à la disparition du transport artisanal. La périurbanisation des villes en développement peut par exemple figurer une opportunité pour le transport artisanal, si la demande n'est pas encore satisfaite par d'autres opérateurs de transport. Effectivement, les transports publics ne desservent souvent pas la périphérie car le demande est évaluée trop faible dans les zones peu denses pour assurer une exploitation suffisamment rentable. Les chauffeurs artisanaux peuvent ainsi mieux combler ce vide, puisque leurs petits véhicules sont plus économiques. En conséquence, il semble se développer un consensus parmi les experts de la mobilité que l'éradication du transport artisanal n'est plus souhaitable. Dans le cadre de la semaine de la mobilité durable et du climat 2022 à Dakar, les discussions ont ainsi porté sur la question comment intégrer le transport artisanal dans un système de transport urbain durable. Ci-après, deux projets sont présentés à titre d'exemple, qui montrent comment le transport artisanal peut plus faire valoir ses avantages.

L'Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (AFTU)

AFTU est un projet développé conjointement par l'entreprise de transport locale CETUD de Dakar et la Banque mondiale. L'objectif du projet est de formaliser le transport artisanal. Dans

l'ensemble, le concept de ce système de transport ressemble à un service de bus régulier, mais les conducteurs de ce système sont indépendants et ne sont pas directement employés par le CETUD. Pour le développement de l'AFTU, les conducteurs artisanaux déjà actifs ont été invités à devenir des chauffeurs pour le système de transport AFTU. Ces conducteurs ont par la suite été regroupés en 14 groupements d'intérêt économique, qui forment ensemble l'AFTU.

Afin de financer ce système, un modèle spécial a été créé. En effet, dans le cadre de ce projet, un crédit a été accordé aux chauffeurs pour qu'ils puissent acheter un minibus. Comme les conducteurs n'ont souvent pas de patrimoine personnel, une coopérative a été créée pour les aider à financer le véhicule. En échange du crédit accordé pour le nouveau véhicule, les conducteurs devaient respecter un itinéraire imposé et prendre un tarif fixe. Une fois le véhicule mis à disposition, les conducteurs pouvaient rembourser le crédit pour le véhicule grâce aux recettes de la billetterie en tant que conducteurs du nouveau système de bus.

Grâce à ce système, plus de 2000 minibus ont été mis en circulation depuis son lancement en 2004. Au total, 6.000 emplois ont été créés. Pour le renouvellement du parc de véhicules, l'AFTU a pu obtenir jusqu'à présent des crédits d'un montant de 14,8 milliards de FCFA. En 2016, l'AFTU a transporté au total plus de 250 millions de passagers et représente ainsi plus de 90 % du transport public dans la région de Dakar. Grâce à ce projet, l'objectif de développer un système de transport public dans la région de Dakar a donc été atteint.



Copyright : issu du site internet de l'aftu

Plan de Mobilité Urbaine Soutenable Communauté Urbaine de Douala

La ville de Douala au Cameroun a décidé d'élaborer un plan pour le développement d'un système de transport durable. Actuellement, une grande partie du trafic est assurée par la marche, le transport individuel motorisé et le transport artisanal. Cependant, sans structuration du transport, la situation dans la ville risque de devenir inacceptable dans un avenir proche. Les estimations de la ville de Douala prévoient que la durée moyenne des déplacements dans la ville, qui est actuellement de 24 minutes, passera à 59 minutes d'ici 2029 si le modèle de transport actuel est maintenu. De plus, face à la menace d'une catastrophe climatique, il est urgent de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Afin d'éviter le blocage de la circulation, le plan de transport durable de la ville de Douala prévoit de développer les transports en commun et de les relier au transport artisanal. Également intégré dans

le cadre de ce plan, la sécurité et le confort du transport artisanal vont être améliorés. Concrètement, cela signifie par exemple que des stations de correspondance seront mises en place, où l'on pourra passer confortablement des transports publics au transport artisanal et vice versa. Aussi, la flotte de véhicules des taxis et des mototaxis sera renouvelée. En ce qui concerne la sécurité, les conducteurs de motos-taxis, de taxis et de minibus seront mieux sensibilisés, contrôlés et formés. Par exemple, l'obtention d'un permis de conduire sera obligatoire pour transporter des personnes. Par ailleurs, un institut sera créé qui s'occupera de la formation professionnelle, de la réglementation et de la formalisation administrative du transport artisanal. À cela s'ajoute encore que les contrôles et les chasubles seront gratuits. Pour la professionnalisation des motos-taxis, il est même prévu de créer, en collaboration avec Codatu, un cadre contractuel, une politique de renouvellement de la flotte ainsi que la promotion et l'établissement de plateformes de motos-taxis à la demande.

En fin de compte, on attend que la réalisation de ces projets va réduire le nombre d'accidents de la route. Les mesures de soutien à la création de ce syndicat des transporteurs artisanaux coûteront au total 10 millions d'euros aux promoteurs du projet. Le plan de mobilité urbaine de la communauté de Douala est soutenu financièrement entre autres par l'Union européenne, l'Agence française de Développement, le programme Mobilise Your City, la République du Cameroun et la ville de Douala. Systra est le partenaire de mise en œuvre. Le développement et la préparation de ce plan de mobilité durable ont pris deux ans et ont été achevés en 2021. La mise en œuvre de ce plan devrait durer jusqu'en 2030.



PLAN DE MOBILITE URBAINE SOUTENABLE

COMMUNAUTE URBAINE DE DOUALA



Copyright : issu du site internet de Mobilise Your City

Transport artisanal : comment éviter ses effets négatifs ?

Comment intégrer le transport artisanal dans un système de transport durable ? Ces questions ont été débattues lors de la semaine de la mobilité durable et du climat 2022 à Dakar,

Sénégal. Mais ce que sera exactement l'avenir du transport artisanal semble toujours peu clair après la conférence. En fait, il semble que ce soit plutôt le secteur privé qui dessine l'avenir du transport artisanal. Dans plusieurs villes africaines, les applications de VTC sont en plein essor et absorbent une part de plus en plus importante du trafic artisanal. Pour les utilisateurs, cette évolution est certes positive, car cela rend l'utilisation du transport artisanal beaucoup plus confortable. Et pour les chauffeurs, c'est au moins en partie positif, car ils peuvent trouver des passagers plus facilement. Malgré ces avantages, certaines villes, comme Dakar, ont limité l'utilisation de ces applications. Pourquoi réagissent-elles comment ça ? Ceci est probablement dû aux coûts d'externalité générées par le transport artisanal, qui va encore augmenter dû aux applications. Ainsi, certains craignent que les applications VTC cannibalisent les autres moyens de transport collectifs. De plus, il faut supposer qu'un essor de l'utilisation des applications VTC va entraîner à une augmentation de la congestion et une hausse des GES.

Comment faire face à cette nouvelle tendance ? Après l'achèvement de la semaine de la mobilité durable et du climat, il semble inapproprié d'exclure ces entreprises du système de transport. Enfin, de nombreuses villes du Nord considèrent les services de transport numérique à la demande comme une partie du futur système de transport durable. Et surtout dans les zones avec faible densité de population, ces services sont plutôt efficaces en termes d'émission de GES comparées aux véhicules particuliers. Par conséquent, le défi de ces moyens de transport est plutôt d'intégrer ses coûts d'externalité que d'enfermer le transport artisanal dans une structure rigide. En rendant l'utilisation du transport artisanal trop inconfortable par une réglementation, on risque de voir les utilisateurs se tourner vers le transport individuel motorisé.

La solution la plus judicieuse semble ainsi être de charger les véhicules, qui sont responsables de la congestion et de la pollution. En ce sens, le péage urbain s'est avéré comme un levier efficace pour atténuer les nuisances issues du trafic automobile. Si les coûts externes du transport automobile sont pris en compte, cela devrait aussi avoir un impact sur le transport artisanal. Le péage urbain fonctionne normalement de la manière suivante. Chaque véhicule qui veut entrer au centre-ville doit payer une charge. Ceci augmente le prix pour chaque individu qui veut entrer en centre-ville avec son propre véhicule. Toutefois, si plusieurs personnes partagent un véhicule, le prix par personne pour le péage diminue respectivement. Par conséquent, les moyens de transport avec un faible taux d'occupation deviennent moins attractifs au niveau du prix. De même, les moyens de transport avec un taux d'occupation élevé comme les mini-bus ou les taxis complets deviennent ainsi plus attractifs. Le péage urbain devrait donc rendre le transport artisanal plus attractif par rapport au transport individuel motorisé.

Jusqu'à présent, il y a très peu de villes du Sud qui ont testé l'introduction d'un péage urbain. D'une part, cela est probablement dû à son impopularité. D'autre part, il pourrait être également difficile d'introduire un péage urbain dans une ville du Sud. Ces deux obstacles peuvent pourtant être surmontés. La ville de Hanoi au Vietnam propose par exemple d'introduire un péage urbain en 2024. Pour ce projet, 15 cabines de péage sur neuf routes à forte densité de trafic vont être aménagées. Ce péage bénéficie également d'un certain soutien au sein de la population. Les enquêtes en ligne sur le projet, auxquelles plus de 1 000 personnes ont répondu, ont révélé que 40 % d'entre elles sont favorables au péage, 33 % y sont favorables sous certaines conditions et 27 % y sont opposées.⁶ Donc, il ne semble pas impossible d'introduire un système de péage dans une ville du Sud.

⁶ Hai 2022

Pour mieux faire valoir les avantages du transport artisanal dans le cadre du péage urbain, les points suivants devraient être pris en considération.

D'abord, il faut réfléchir quel mode de paiement incite les chauffeurs à conduire dans des véhicules avec un haut taux d'occupation vers le centre-ville. Pour cela, il semble convenable d' introduire un tarif adapté au volume de trafic actuel. Avec ce tarif adaptable, on pourrait inciter les chauffeurs artisanaux à se rendre avec un véhicule avec un nombre élevé de passagers pendant les horaires de pointe. Et à l'envers, quand le volume de trafic est plus faible, par exemple pendant la nuit, des véhicules avec un taux d'occupation faible seraient toujours compétitifs, puisque le tarif va également diminuer.

Un autre pilier important pour l'introduction du péage urbain serait le choix d'une zone appropriée. Cela va de pair avec la question sur quelles routes on va faire payer les automobilistes pour éviter qu'ils passent par des routes secondaires. Cela risque d'être particulièrement difficile, car le réseau routier est assez fragmenté dans de nombreuses villes du Sud. Pour y parvenir, les responsables pourraient collaborer avec des entreprises privées qui mettent en œuvre des péages urbains et aussi avec des villes dans d'autres pays qui ont déjà introduit un péage urbain.

Par la suite, il faut également réfléchir à quelle politique de flotte on veut appliquer pour le péage urbain. Pour favoriser les moyens de transport adaptés aux circonstances urbaines, il est recommandé de poursuivre une politique qui favorise les moyens de transport efficaces. À titre d'exemple, on pourrait exclure les petits véhicules électriques du péage urbain et aussi les moyens de transport actifs comme le vélo. En effet, il est imaginable que le péage urbain va faire émerger des types de transport artisanal économe en consommation d'énergie comme le tricycle, le moto-taxi ou le rickshaw électrique. Le péage urbain ne diminuerait par conséquent pas forcément les opportunités d'emploi.

Mais comme il n'y a pas encore beaucoup d'expérience avec les péages urbains dans les pays du Sud, il faut évaluer l'impact réel sur le marché local. Au moins avec cette solution, les atouts du transport artisanal peuvent être préservés en intégrant les coûts d'externalité, qui sont actuellement supportés par la société et la nature. En conséquence, les recettes qui sont générées par ce péage urbain doivent être utilisées pour contrecarrer ces dégâts. Parmi les contre-mesures, on pourrait inclure des investissements dans le transport public, l'assurance accident et d'autres mesures pour protéger le climat.

Si le péage urbain s'est avéré comme un moyen efficace pour rendre le système de transport plus durable, une libéralisation du marché des applications VTC peut être prise en considération. Du moment que les coûts réels des véhicules sont intégrés, les chauffeurs artisanaux devraient être automatiquement incités à transporter les passagers de la manière la plus économique pour ceux-ci.

Une autre mesure qui peut aider à diminuer les coûts d'externalité du transport artisanal peut être la réaffectation des voies routier aux petits véhicules électriques ou actifs. L'aménagement des petites voies de circulations serait particulièrement utile dans les centres-villes avec une densité de population élevée et des trajets moyens plus courts. Et dans certaines villes du sud, les voies pour les deux roues sont respectées par les automobilistes. Une ville africaine très connue pour sa promotion de vélo est Ouagadougou au Burkina Faso. Ici, beaucoup de rues ont une piste séparée des

automobiles pour les vélos et les deux roues motorisées. Plus l'aménagement des voies favorise les petits véhicules, plus les chauffeurs devraient par la suite opter pour des véhicules plus petites et sobre en consommation d'énergie. Ainsi, une partie importante du transport artisanal est effectué par des rickshaws électriques ou par des rickshaws de vélo en Asie. Pourtant aussi en Afrique, il existe des types de transport artisanal plus compacts. Les zémidjans à Cotonou au Bénin transportent par exemple des passagers avec des motos.

Les avantages de la réaffectation des voies pour les véhicules compacts sont les suivants. Pour commencer, le réseau routier devrait être moins congestionné, puisque les véhicules compacts occupent moins d'espace sur la route et pour le parking. Pour continuer, la sécurité routière devrait s'améliorer, car les accidents impliquant des véhicules plus petits devraient être moins graves. Et un autre avantage important est le fait que les véhicules compacts consomment considérablement moins d'énergie. En conséquence, si le transport artisanal emploie plus de petits véhicules, une partie importante des coûts d'externalité diminuerait.



Un piste cyclable séparé avec des pierres à Ouagadougou, Burkina Faso.



Des rickshaws motorisés et non-motorisés au Bangladesh.

En résumé, les recommandations élaborées ci-dessus comportent la création d'un péage urbain et la réaffectation des voies routières pour les véhicules compacts comme le vélo ou le rickshaw électrique. Les deux mesures en combinaison devraient faire en sorte que le transport artisanal devienne plus durable sur le plan économique, social et écologique. Idéalement après la mise en œuvre de changements proposés, le transport artisanal s'appuie sur des petits véhicules dans le centre et sur des mini-bus dans la périphérie. Concernant la législation, une réglementation forte du transport artisanal ne serait plus nécessaire, si les mesures ci-dessus sont réalisées. La libéralisation des applications VTC serait même souhaitable dans ce cas, car elles rendent le transport artisanal plus confortables et peuvent éventuellement convaincre des personnes de passer du transport individuel au transport artisanal.

Bibliographie :

Godard, Xavier (2008) Les transports artisanaux dans les villes méditerranéennes. Maison méditerranéenne des Sciences de l'homme. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité. Aix en Provence (Actes INRETS, 114). En ligne : https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Actes/Actes_INRETS_A114.pdf.

Godard, Xavier (2008) Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. CODATU, éd. INRETS. En ligne : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Transport-artisanal-esquisse-de-bilan-pour-la-mobilit%C3%A9-durable-Xavier-GODARD.pdf>.

Hai, Vo (2022) Hanoi proposes downtown toll collection starting 2024. In : VnExpress International, 18 octobre 2022. En ligne : <https://e.vnexpress.net/news/news/hanoi-proposes-downtown-toll-collection-starting-2024-4524941.html>, consulté le 22 décembre 2022.

MobiliseYourCity Mastering Mobility : Réformer le transport artisanal avec le catalogue de mesures de MobiliseYourCity. MobiliseYourCity (https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2021-11/Mastering%20Mobility_R%C3%A9former%20le%20transport%20artisanal_PPT_FR.pdf).

Müller, Miriam; Reutter, Oscar (2022) Course change: Navigating urban passenger transport toward sustainability through modal shift. In : International Journal of Sustainable Transportation, vol. 16, n° 8, p. 719–743. DOI: 10.1080/15568318.2021.1919796.