



Gouvernance des transports publics informels en Turquie

*Cette présentation a été traduite de l'anglais.
La version originale se trouve [ici](#).*

Erhan Öncü

Planificateur principal de transport

Ambassadeur honoraire de l'UITP

Directeur et propriétaire de U-Art Consultancy Ltd (Ret.)

Facteurs clés de succès pour la formalisation du transport informel et l'importance des autorités



Rubriques

Partie 1

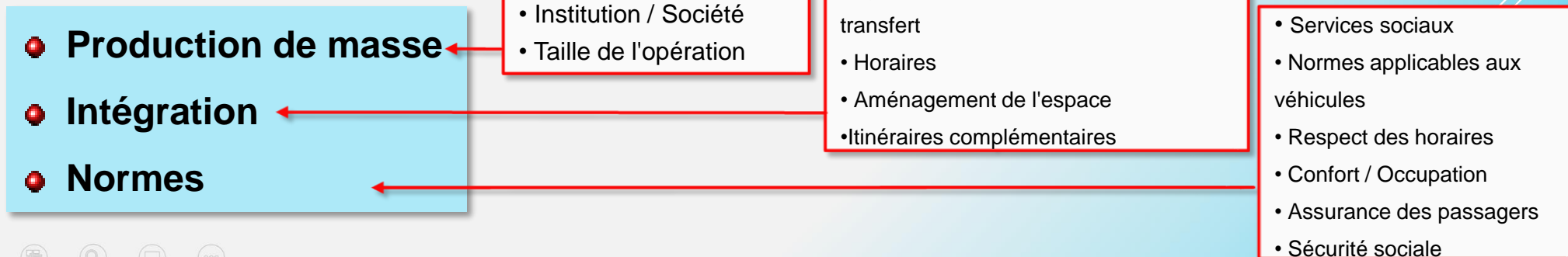
- ▶ Définition du transport informel
- ▶ Types de transport informel en Turquie
- ▶ Effets et rôle du transport informel

Partie 2

- ▶ Qu'est-ce que la pandémie a changé?
- ▶ Feuille de route pour la relance et la réorganisation du secteur

	Bus Municipal	Rail	Ferry	Bus PEI*	Minibus	Employé Bus	Taxi
• Itinéraire fixe	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red
• Tarifs fixes	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
• Horaire fixe	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Red
• Ouvert au public	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green

* Bus public à exploitation individuelle



- **Années 1950: Urbanisation rapide, immigration**
- **Nécessité d'accéder à l'emploi**
- **Besoin de transports de masse**
- **Des fonds publics limités pour les transports (publics)**



Les particuliers ont commencé comme opérateurs individuels

- **Création de règles, de lignes et de marché propres**
- **Nécessité d'une réglementation et**
- **Limitation de l'accès au marché**



- Devenu un outil d'investissement (valeur de la licence, valeur de rareté)
- Limité uniquement aux entrepreneurs individuels (artisans, créanciers)



- Concurrence néfaste
- Diminution des performances du système
- Limiter les développements technologiques

Les types actuelles de transport public informel

Partie 1

Bus municipal



Bus public à exploitation individuelle



Minibus (Dolmus)



Taxi Dolmus



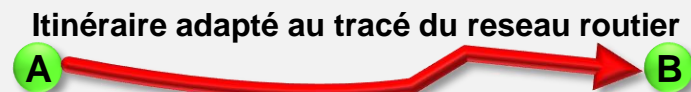
Bus de service



Taxi

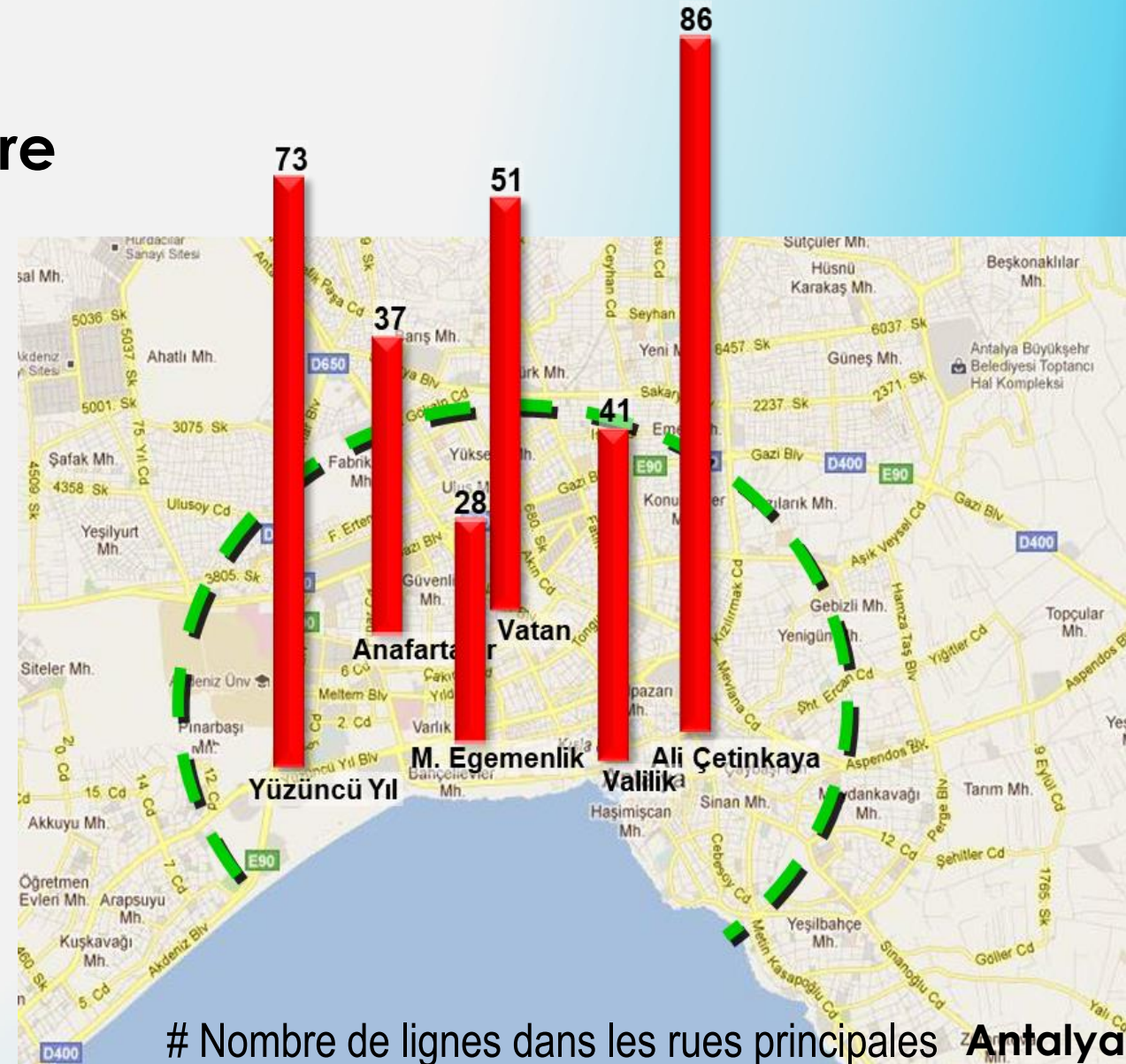


• Détérioration du réseau

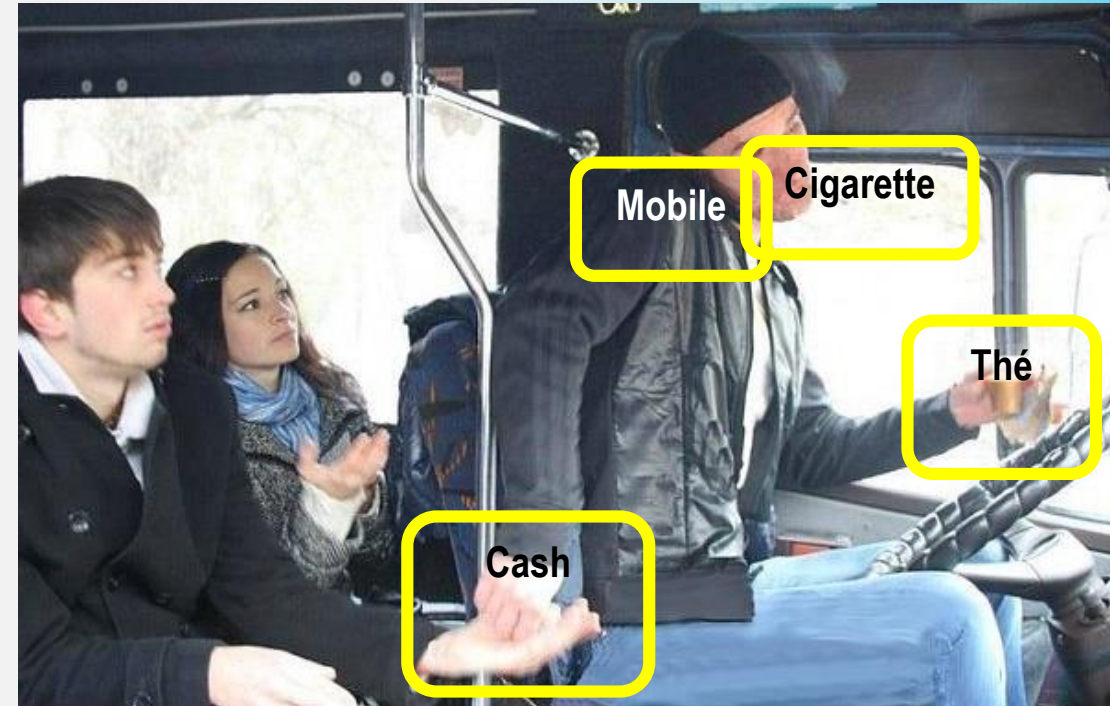




- Détérioration du réseau
- Concentration des lignes au centre

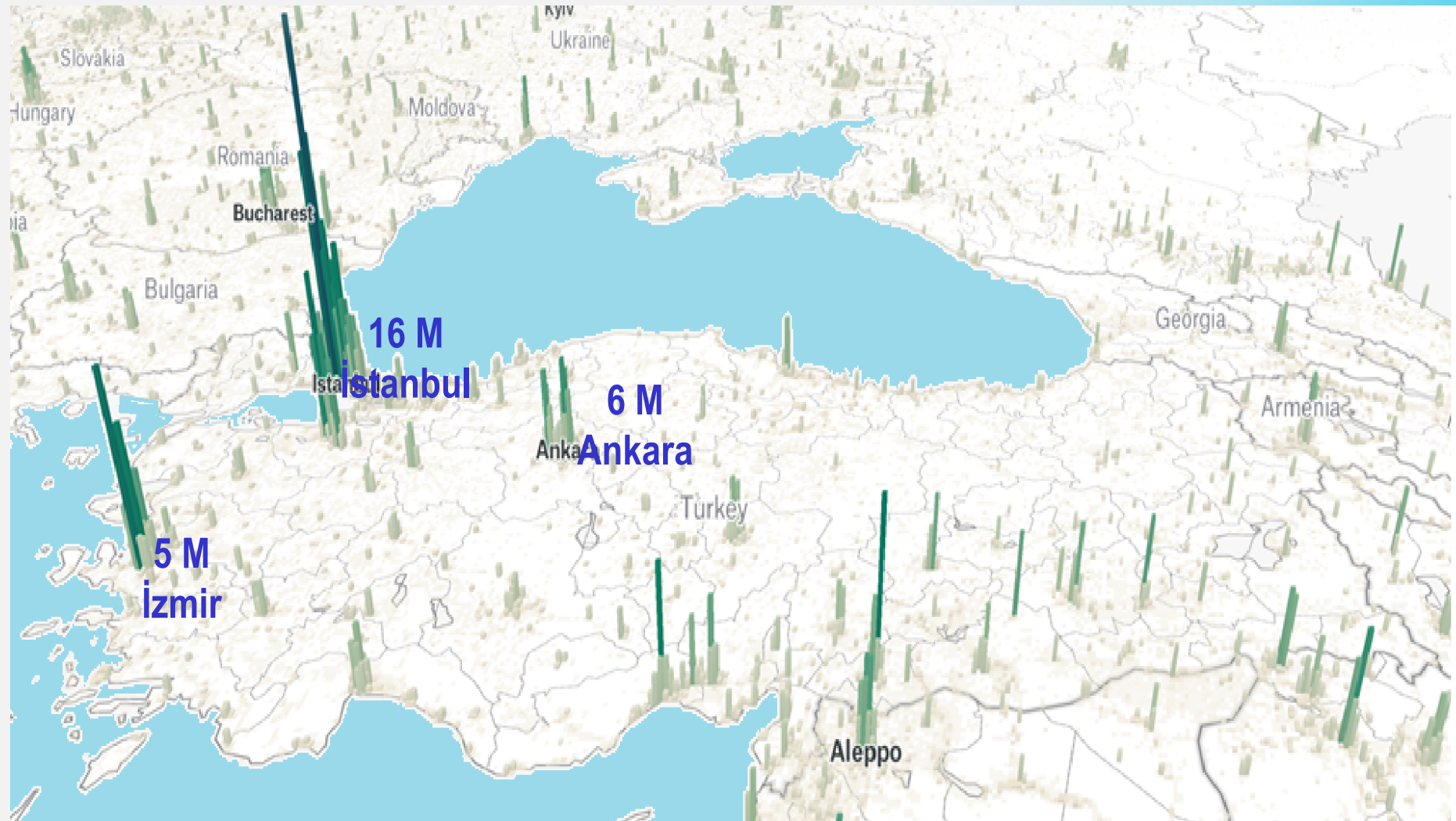


- Normes de sécurité et de confort
- Comportement de conduite
- Pas de données sur l'exploitation et la propriété
- Pas d'intégration (ou une intégration très limitée)
- Considérations sur les services sociaux
- Peu ou pas de recettes fiscales
- Valeur marchande de la licence
 - Toujours plus nombreux avec des capacités limitées
 - Racine du problème et déformations



● Répartition de la population

85 millions



Effets et rôle du transport informel

Partie 1

	Opérationnel				Réglementation						
	Tarifs fixes	Horaire fixe	Itinéraire fixe	Ouvertures	EFC	Arrêts	Intégration	Appel d'offres	Valeur de la plaque	Contrat à durée déterminée	
Taxi Dolmus	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Minibus Dolmus	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bus PEI	●	○	●	●	○	○	○	●	●	○	○
Bus sous contrat	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bus scolaire	●	○	○	●	●	○	●	○	●	●	●
Bus des employés	●	○	○	●	●	○	●	○	●	●	●
Bus d'entreprise	●	○	○	●	●	○	●	●	●	●	●

Taille des opérations :

Aujourd'hui,
60 000

● Istanbul (14,1 m)

● Municipal	2613
● Minibus	6933
● Bus PEI	2347
● Bus des employés	30159
● Total	42052

93.8 %



● Ankara (5,4 m)

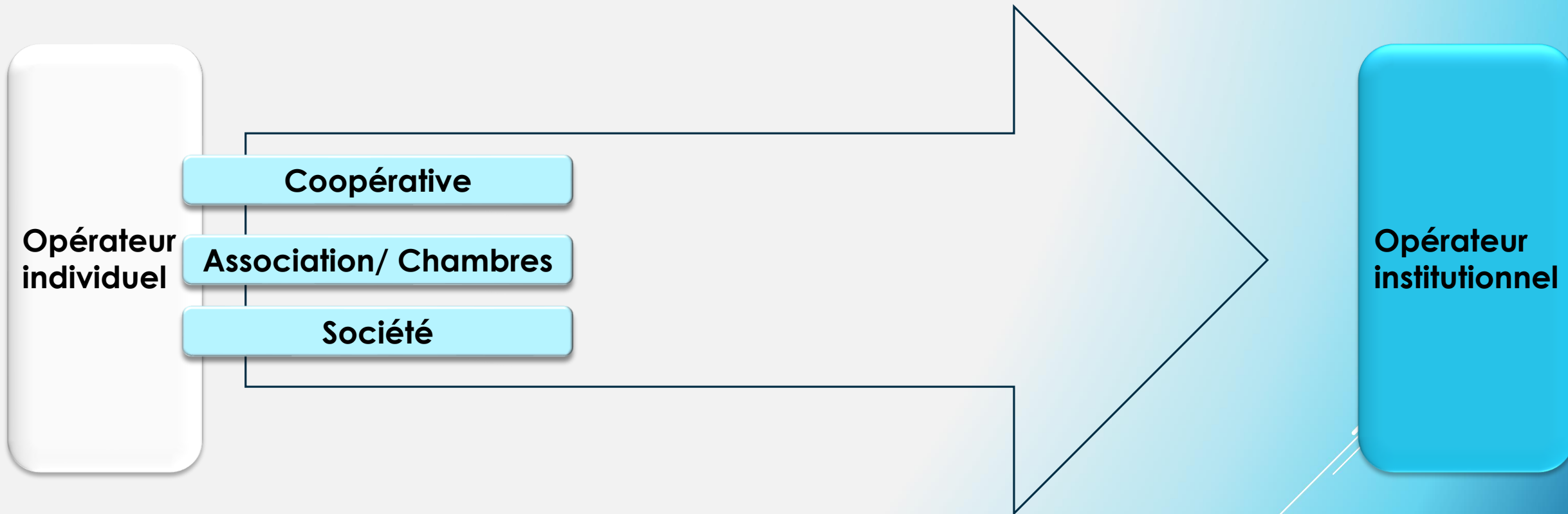
● Municipal	1973
● Minibus	2231
● Bus PEI	690
● Bus des employés	6283
● Total	11177

82.3%

● Izmir (4,6 m)

● Municipal	1828
● Minibus	1117
● Bus PEI	1614
● Bus des employés	5245
● Total	9804

81.4%



● Passage à d'autres modes

- Voiture
- Vélo
- Marche à pied



● Réduction de la demande

● Restrictions de capacité

● Contrôle étroit de l'occupation

● Exigences en matière de désinfection

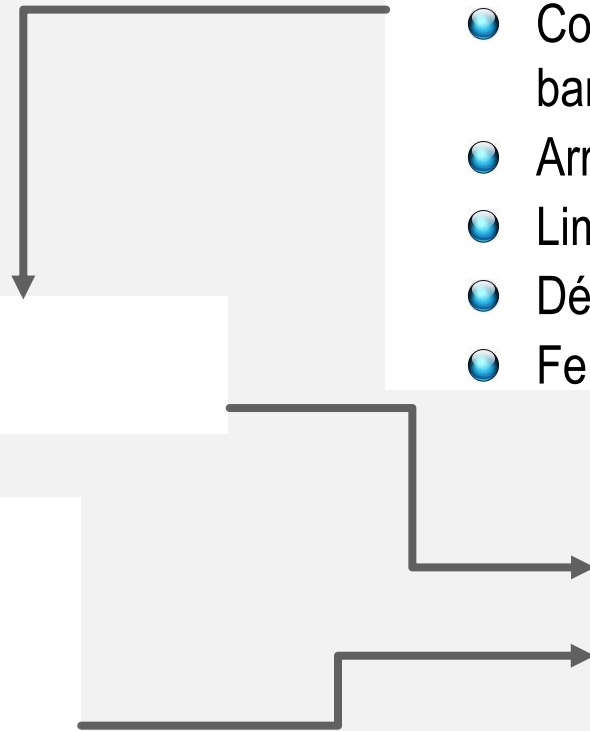
● Réduction des taux de production des voyages

- Commerce électronique, apprentissage en ligne, banque en ligne, etc.
- Arrêter les déplacements inutiles
- Limiter les activités sociales
- Délocalisation du domicile/du lieu de travail
- Fermeture de l'école

● Revenus réduits

● Coûts supplémentaires

Crise financière



Partie 2



Objectifs et stratégie pour la **relance** + **restructuration**

- Redéfinir le réseau et les services
- Restructurer les appels d'offres et les contrats
- Restructurer les organisations clientes
- Séparer les opérateurs:
 - Des corridors (géographie)
 - Du cash
 - Des véhicules
 - Du personnel
 - Des droits

Stratégie 1 : Mise en commun (avec les initiatives des opérateurs)



Étape 1 : Restructuration du réseau



Étape 2: Pool de lignes



Étape 3 : Mise en commun des recettes et des coûts



Étape 4 : Pool de flotte

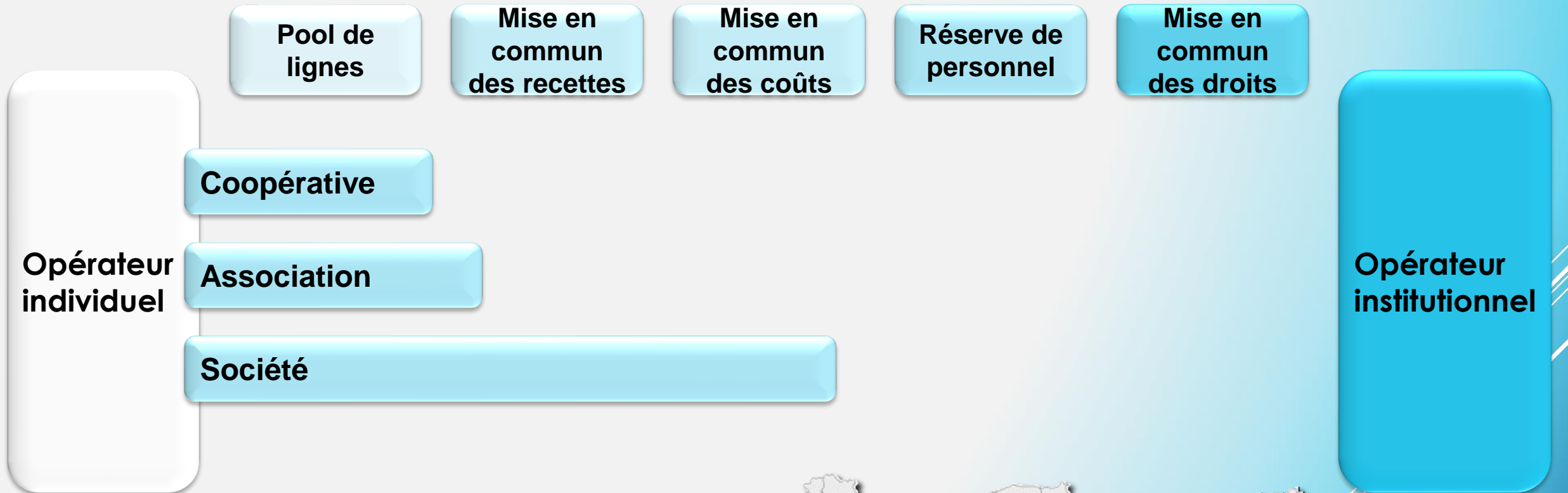


Étape 4: Réserve de personnel

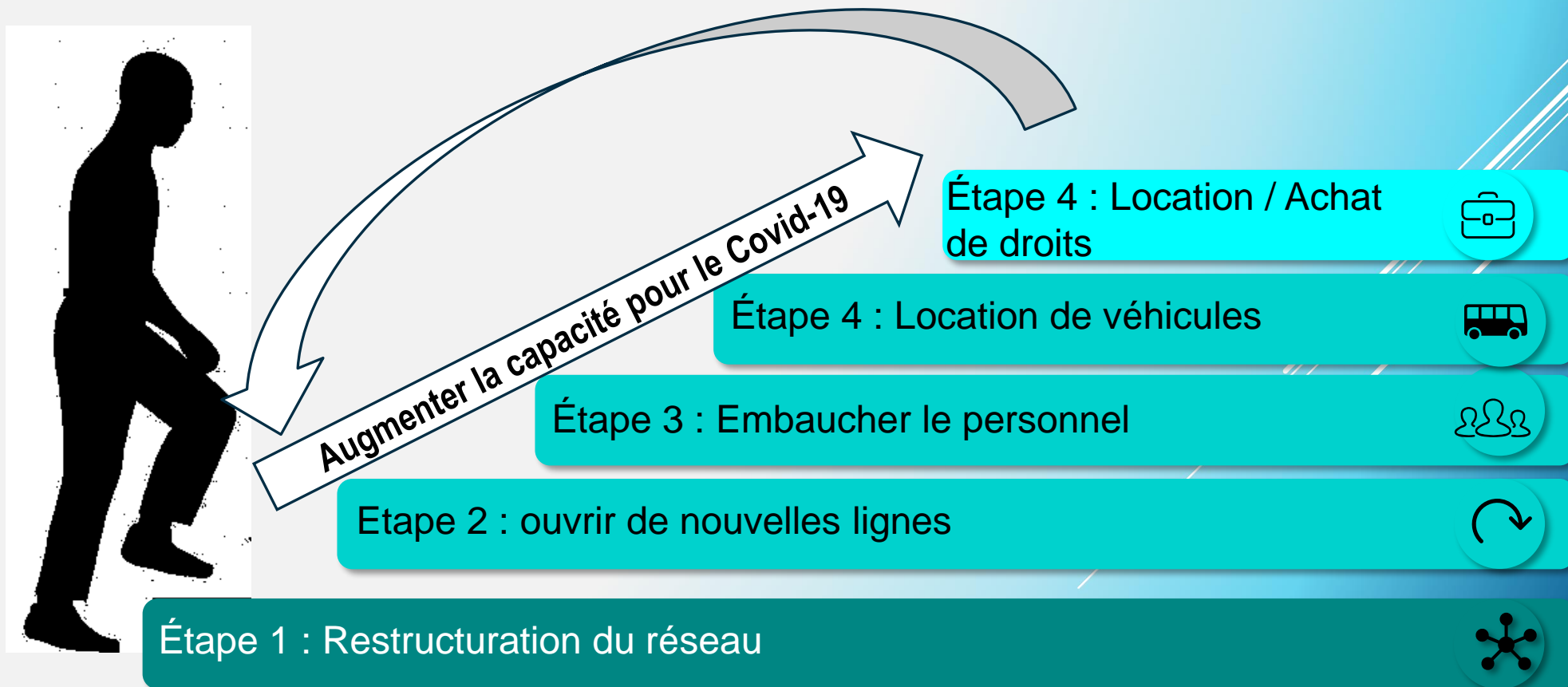


Étape 5 : Mise en commun des droits

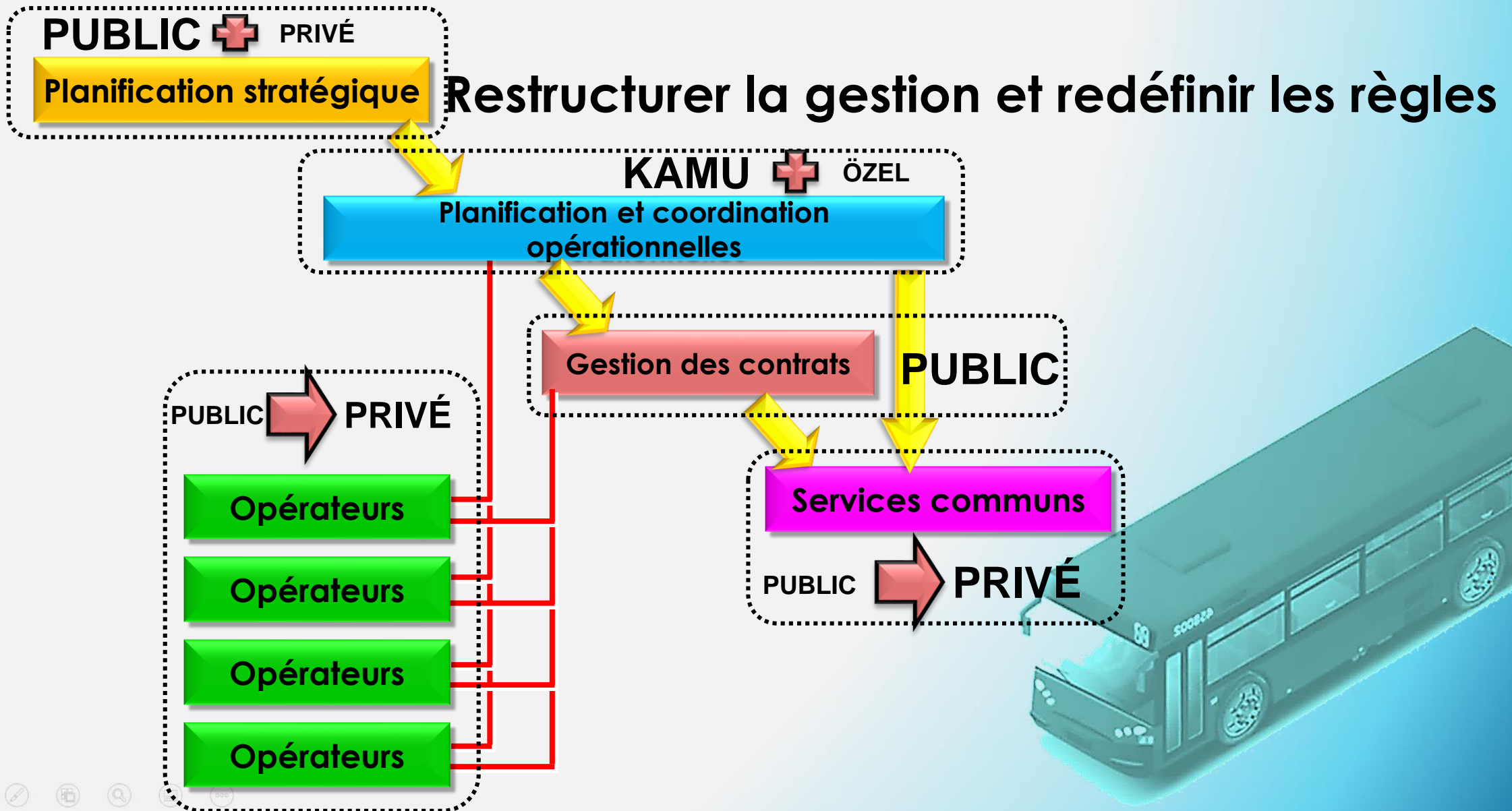




Stratégie 2 : **Dégroupage** (avec l'initiative de la municipalité)



Conclusions...



Conclusions...

- Restructurer la gestion et redéfinir les règles
- Augmenter la capacité avec de nouveaux acteurs pour répondre aux exigences des nouvelles conditions (Covid-19)
- Se concentrer sur les nouveaux acteurs et les nouvelles règles
- Permettre de nouvelles conditions pour les acteurs actuels
- Utiliser de nouvelles conditions pour définir un meilleur avenir
- Se concentrer sur **les racines du problème et non sur les symptômes**



Merci de votre attention...