

# Développement des bus en site propre (BRT) en Afrique

Exemples de Lagos, Accra et Kampala

# Une nouvelle approche pour l'Afrique

- L'Amérique latine n'est pas le seul modèle
- En règle générale, en Afrique subsaharienne :
  - Les villes (sauf Lagos) sont plus petites et les populations moins denses
  - La demande de déplacements est dispersée, non concentrée sur un axe principal
  - Le niveau de motorisation est plus faible, mais le nombre de minibus est plus élevé
  - L'investissement est abordable et les tarifs moins élevés
  - L'environnement urbain impose davantage de contraintes
- Il faut apporter une réponse globale et pragmatique

# Redéfinition du BRT

- Le BRT (transport rapide par autobus en site propre) est un concept systémique de transport urbain adapté aux besoins des usagers à un endroit défini et dans les limites géographiques, institutionnelles et financières d'une zone.
- C'est un moyen de transport par autobus à la fois flexible, adaptable et rentable ; il permet des déplacements plus rapides (en termes absolus et relatifs) et le transport d'un grand nombre de voyageurs.

# Les principes d'un réseau à haut niveau de service

- Fondé sur les chiffres de la demande ressortant d'enquêtes
- Se justifie pour un débit de 6 000 passagers à l'heure en période de pointe
- Desserte secondaire intégrée pour 1 000 voyageurs/heure
- Nécessité d'élaborer le plan de service avant l'aménagement des infrastructures
- Possibilité d'insertion dans un couloir réservé de 30 m de large
- L'accès au centre-ville et les aménagements de terminaux revêtent une importance cruciale mais soulèvent des difficultés
- Coûts probablement compris entre 5 et 8 millions de dollars par kilomètre, sans compter l'emprise foncière et les grandes structures

# Partenariat public / privé

- Le secteur public fournit un cadre propice : infrastructures, sécurité réglementaire, potentiel d'un retour sur investissement attractif.
- Le secteur privé investit dans le matériel roulant et exploite les lignes d'autobus spécifiées.
- Le secteur privé gère le système BRT et ses services à la clientèle.
- Le secteur public verse des indemnités de délocalisation.

# Cadre institutionnel (1)

- Maître d'ouvrage / Aménageur
  - Toutes les décisions stratégiques : réseau, itinéraires, fréquence de desserte, structure tarifaire, prix des tickets, recrutement des opérateurs / gestionnaires, type de contrat
  - Bénéficiaire final mais responsabilité globale
- Gestionnaire des équipements
  - Détient et entretient l'ensemble des équipements
  - Rétribué pour sa disponibilité à long terme au moyen des redevances versées par les usagers

# Cadre institutionnel (2)

- Gestionnaire du système BRT
  - Recruté par le propriétaire du système, auquel il rend compte
  - Assure la gestion et la supervision de la circulation des autobus, des terminaux et des stations, des services aux usagers; le contrôle de qualité et les mesures correctives; le marketing et la promotion
  - Compétences à perfectionner / récompensées
- Exploitation des autobus BRT
  - Gestion de la prestation de services selon des normes spécifiées

# Cadre réglementaire

- Le réseau routier et le droit d'exploiter les lignes d'autobus sur ce réseau appartiennent à l'État.
- Concurrence réglementée pour acquérir les droits d'exploitation des services spécifiés par l'entité publique.
- Les opérateurs ont la volonté et la capacité de nouer des relations contractuelles pour ces services.
- Le secteur public a des capacités de surveillance et de police



# Options stratégiques

- Forme de contrat de service
- Structure tarifaire
- Modalités de collecte des recettes
- Normes d'accès des passagers
- Caractéristiques techniques et taille des autobus
- Recouvrement des coûts
- Prix des billets

# Contrat régissant les modalités de service

- Dans un contrat d'exploitation à coûts bruts, le risque lié aux recettes est encouru par le secteur public ; l'opérateur n'est rétribué que pour la prestation des services spécifiés.
- Dans un contrat d'exploitation à coûts nets, les opérateurs doivent collecter et protéger les recettes. Le contrat peut stipuler le suivi du paiement de l'accès ou proposer une subvention.
- Le contrat d'exploitation à coûts bruts ne prévoit pas de prime de résultat, et le risque lié aux recettes n'est pas toujours supportable; par défaut, la préférence est donnée à des contrats à coûts nets.

# Structure tarifaire et modalités de collecte des recettes

- Tarifs modulés pour assurer la viabilité financière.
- Structure par zones pour des raisons de simplicité et d'intégration.
- Les titres de transport payés d'avance nécessitent des stations clôturées, avec contrôle à la sortie.
- Le paiement à bord du véhicule permet d'avoir des stations ouvertes, le contrôle étant effectué par le conducteur.
- Cartes d'abonnement validées/débitées à bord.
- Possibilité de paiement en espèces : à conserver.

# Caractéristiques techniques des stations et des autobus

- Accès à bord conçu pour au moins 95 % des passagers.
- Accès aménagé pour les passagers en fauteuil roulant.
- Quais dans les stations peu élevés pour faciliter l'évacuation du véhicule.
- Accès à l'autobus par deux marches; hauteur maximale 850 mm.
- Longueur optimale du véhicule : 13,7 m si possible.
- Les bus articulés ne sont pas plus économiques ; ils posent des problèmes opérationnels, et ne font que transporter davantage de passagers debout.

# Recouvrement des coûts et prix du billet

- Le prix du billet acquitté par le passager doit couvrir tous les coûts directs d'exploitation et les frais récurrents du système BRT, y compris la maintenance de l'infrastructure, mais non le capital investi à l'origine dans l'infrastructure.
- Le prix du billet ne doit pas être supérieur à celui habituellement en vigueur, à l'heure actuelle, sur les lignes BRT.
- Les avantages retirés par le passager sont une durée de trajet plus rapide et un service plus fiable et plus prévisible.

# Implication de l'opérateur

- Doit être considéré comme un partenaire et s'impliquer.
- Les craintes de délocalisation sont fondées, et les perdants doivent être indemnisés.
- La structure de ce secteur et les mesures d'incitation ne sont pas adaptées au mode d'exploitation officiel des autobus ; améliorations à apporter.
- La mobilisation des moyens financiers requis pour constituer le parc de véhicules nécessaire est un véritable défi.
- Les perspectives proposées doivent être attrayantes et honnêtes.

# Soutien populaire et politique

- Désigner un défenseur politique crédible.
- Élaborer une stratégie des relations publiques et de l'information pour susciter une attente et l'adhésion du public.
- Admettre que tout ne s'arrête pas une fois le système mis en place : il faut continuer à apporter des améliorations.
- Respecter le cycle électoral – le BRT *peut* être mis en œuvre en une mandature, sinon des difficultés réelles peuvent surgir.

# Conclusion

- Cette approche pourrait s'intituler le “BRT Lite”, ou “version mini”, mais l'expérience de Lagos a montré qu'elle peut faire le maximum.
- Plus les coûts sont réduits, plus le profit est grand, et plus le réseau pourra s'étendre.
- Toutes les caractéristiques du cadre habilitant peuvent être reproduites dans le réseau de lignes du centre-ville et permettre l'exploitation de nouveaux bus à grande capacité.