

**PROGRAMME REGIONAL DE FORMATION SUR
L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE DES RESEAUX DE BUS
DOUALA, CAMEROUN, 27-29 JUIN 2005**

Discours introductif

Mohamed Mezghani

Directeur Knowledge & Membership Services
Union Internationale des Transports Publics

Mesdames, Messieurs,

J'ai le plaisir et je suis particulièrement honoré de m'adresser à vous à l'occasion de l'ouverture de ce programme régional de formation sur l'exploitation et la maintenance des réseaux de bus. Je le fais au nom de l'UITP et de **son Secrétaire Général, M. Hans Rat**, qui n'a pu malheureusement se déplacer en personne à Douala. Il le regrette vivement et m'a chargé de vous transmettre ses salutations et ses vœux de succès pour cet évènement.

L'UITP est d'autant plus honorée que **son Excellence, Monsieur Dakolé Daïssala, Ministre d'Etat chargé des Transports** a accepté de parrainer ce programme de formation et de déléguer un haut représentant à cette séance inaugurale. Nous lui en sommes très reconnaissants pour ce geste.

Si l'UITP et l'UATP tiennent cette formation à Douala c'est grâce au dévouement de notre membre, **la SOCATUR et de son Président Directeur Général, M. Ngallé Bibehe** qui, dès qu'il a eu connaissance de notre projet de formation en Afrique, a exprimé son intention de l'accueillir au Cameroun et de contribuer à son organisation et sa promotion. Je saisis cette occasion pour lui exprimer notre reconnaissance et les remerciements de l'UITP pour son implication personnelle et celui des équipes de la SOCATUR pour l'organisation parfaite de cet évènement.

Partout dans le monde, et bien sûr en Afrique, les transports publics vivent une phase cruciale de leur développement. Ils subissent l'impact des grandes tendances sociétales et économiques qui offrent autant d'opportunités que ne menacent le secteur. Le 56^{ème} Congrès mondial de l'UITP qui vient de se tenir à Rome s'est longuement penché sur ces tendances globales qui affectent **le contexte dans lequel évoluent les transports publics** et je voudrais vous en faire part rapidement.

Tout d'abord, **la mondialisation de l'économie**. Elle facilite les échanges mais favorise aussi la concurrence et donc l'esprit d'entreprise qui est loin d'être une tradition dans le secteur des transports publics.

Ensuite, **la question énergétique**. Elle positionne le transport public comme une alternative incontournable car moins énergivore que la voiture particulière mais augmente les coûts de production du service.

Autre tendance globale, **les nouvelles technologies**. Elles se répandent dans tous les secteurs et offrent un potentiel énorme pour améliorer l'exploitation et la relation avec les clients.

Sur le plan démographique, l'augmentation de la population en ville pose un défi de taille aux décideurs urbains en matière de planification des réseaux de transport et de la réponse à donner à cette demande de mobilité sans cesse croissante. Celle-ci s'accompagne par une augmentation du pouvoir d'achat des ménages dont la priorité devient l'achat d'une voiture.

Au niveau organisationnel, les tentatives de réglementation du secteur des transports se multiplient mais souffrent dans un grand nombre de cas d'un manque de clarification des rôles des différents acteurs et de transparence dans les relations entre eux. Dans certaines agglomérations, les transports collectifs informels constituent la seule option offerte aux citoyens mais dans l'état actuel des choses n'offrent aucune assurance de stabilité ou de sécurité du service. Et quand ils cohabitent avec les transports publics organisés, les règles de la concurrence ne sont pas clairement définies et/ou appliquées.

Les fonds publics affectés au transport public se font de plus en plus rares. Cette situation pose bien entendu problème dans la mesure où la baisse de fonds publics ne s'accompagne pas nécessairement d'une moindre influence politique sur le secteur. Autrement dit, les financements publics sont réduits mais l'impact des décisions politiques sur les dépenses et les recettes des réseaux persiste. Les intérêts économiques et les obligations sociales sont souvent mêlés, ce qui se traduit par des flux financiers peu clairs. Si l'argent public se raréfie, les acteurs du secteur auront plus de légitimité à réclamer un cadre de marché plus transparent où l'interférence des décisions politiques dans la gestion des réseaux est réduite.

Toutes ces tendances externes et internes affectent de près ou de loin l'évolution des transports publics en Afrique. Certaines d'entre elles se manifestent de manière plus aigüe. Dans tous les cas, **la définition d'un cadre règlementaire stable** qui redonne confiance aux entrepreneurs qui désirent investir dans les transports publics est une priorité. Ce cadre doit non seulement définir les règles d'accès au marché pour les exploitants potentiels mais doit comporter un ensemble de **mesures d'accompagnement** pour les soutenir. Car il ne faut pas l'oublier, le transport public reste avant tout un service social, et le défi est de concilier service public et entreprise commerciale. A cet effet, les compagnies de transport ont besoin de ces mesures d'accompagnement pour réussir à concilier les deux approches.

Plusieurs axes sont envisageables : l'amélioration des conditions de circulation et des infrastructures routières, le contrôle du transport informel, les aides financières indirectes par le soutien à l'importation de véhicules et de pièces détachées ou encore l'allègement fiscal sur la TVA ou les prix du carburant appliqués au transport public ainsi que la compensation des tarifs sociaux. C'est à ce prix que le transport public organisé pourra se développer de manière durable en Afrique et attirer les investissements nécessaires.

Toutefois le fait d'être encore en cours de développement n'est pas forcément un handicap pour les transports publics. Bien au contraire, cette situation offre des opportunités puisqu'elle permet d'adopter sans attendre des approches innovantes. Parmi celles-ci, figurent les outils de gestion de l'exploitation et de la maintenance des réseaux de bus. C'est dans ce contexte que l'UITP et l'UATP ont proposé de lancer le programme régional de formation qui nous réunit aujourd'hui. Il vise à fournir aux exploitants des réseaux africains des méthodes et des outils pratiques pour mieux planifier, utiliser et entretenir les flottes de bus et améliorer la gestion du personnel. Pendant deux jours, et avec l'aide d'une équipe de formateurs de la RATP et de la SOTRA, nous traiterons des techniques pour mieux concevoir, organiser et suivre l'offre de transport ainsi que pour mieux identifier les besoins et organiser la maintenance. J'espère que ce programme répondra à votre attente.

Mais au-delà du contenu de la formation, cet événement est une occasion de plus pour resserrer les liens entre l'UITP et l'UATP d'une part, et entre les professionnels du transport public d'Afrique et d'ailleurs, d'autre part. A l'UITP, nous sommes fiers d'y contribuer.

Merci de votre attention et bonne formation.