

QUELLES SPÉCIFICITÉS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT PAR RAPPORT AUX PAYS DÉVELOPPÉS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS?

X. GODARD

INRETS, CODATU
BP 34, 94114 ARCUEIL CEDEX
FRANCE

1. Introduction

De nombreux experts de pays développés sont amenés à intervenir dans les pays en développement sur les questions de transport collectif urbain, et ils font généralement référence dans leurs démarches et recommandations aux méthodologies mises au point dans les pays industrialisés, ainsi qu'aux modèles d'organisation en vigueur dans leur pays d'origine.

La transposition brutale et sans précaution de ces modèles des pays développés aboutit souvent à des échecs et oblige à tenter de définir des solutions adaptées au contexte des pays en développement. C'est notamment l'objectif des conférences CODATU de promouvoir ce type de réflexion, de même que c'est la préoccupation constante des travaux de recherche menés à l'INRETS depuis huit ans.

2. Spécificité du contexte des pays en développement

La grande diversité de situations au sein même des pays qu'il est convenu d'appeler "pays en développement" ne conduit-elle pas à s'interroger sur la pertinence d'une réflexion spécifique sur les solutions adaptées à ces pays?

2.1 Diversité de situations

En termes de revenu par habitant, de taille de pays ou de ville, de degré d'industrialisation, de poids démographique, d'alphabétisation et formation de cadres supérieurs, qu'y a-t-il de commun entre des pays comme le Brésil et le Zaïre, l'Égypte et le Mali, l'Indonésie et le Vénézuéla? N'y a-t-il pas de sérieuses différences entre les villes de ces divers pays et la manière même dont se posent et sont satisfaits les problèmes de transport urbain?

PNB par habitant (US Dollars 1986)

Brésil	1 810	Zaïre	160
Égypte	760	Mali	180
Vénézuéla	2 920	Indonésie	490

2.2 Caractéristiques communes

Derrière la diversité, on peut cependant observer un certain nombre de traits communs, qui peuvent être résumés ainsi :

- Forte croissance urbaine, provenant à la fois des migrations de populations, et de la croissance naturelle. Les taux de croissance sont couramment de l'ordre de 5% par an et atteignent parfois les 10%, ce qui signifie un doublement de population en 7 ans.

- Grande masse de populations très pauvres à côté d'une minorité très riche. Ceci se traduit par des conditions de logement précaires, et des localisations en périphérie de plus en plus lointaine, accroissant les distances de déplacement et le coût du transport.

- Faiblesse des services urbains (eau, assainissement, ramassage des ordures ménagères, transport...) assurés aux populations.

- Coexistence d'activités informelles, de subsistance, et d'un secteur structuré moderne. Les déplacements réguliers domicile-travail y ont ainsi moins d'importance que dans les pays développés.

- Faiblesse et désarticulation institutionnelles où de multiples autorités administratives exercent une tutelle partielle sur le secteur circulation-transport, sans moyens propres suffisants et sans coordination.

- Dépendance économique vis à vis de l'extérieur, s'exprimant notamment par le fort taux d'endettement et la difficulté à assumer le service de la dette. On sait les efforts de la Banque Mondiale et du FMI pour provoquer ou imposer des politiques de rigueur budgétaire visant à assainir cette question de la dette, sans réel succès d'ailleurs et au prix de tensions sociales exacerbées, dont les transports sont l'un des symboles comme en témoignent les récentes émeutes de Caracas.

- Importance de la marche à pied et des transports collectifs pour assurer les déplacements de la majorité de la population urbaine, même si de fortes variations existent sur les taux de déplacements à pied d'une ville à l'autre.

Ce sont ces différents facteurs, exprimés lors de la Conférence CODATU de Caracas (1), qui façonnent le cheminement cahotique dans la recherche de solutions adaptées. Etant donné le poids des transports collectifs, c'est sur ces derniers que nous centrerons notre propos, en considérant les différentes formes qu'ils prennent.

2.3. La notion de forme de transport collectif

La notion de forme de transport désigne la combinaison d'une technologie (type de véhicule utilisé), de ses modalités d'exploitation, et de l'ensemble des relations économiques et sociales à travers lesquelles est produit le service de transport (statut de la propriété des véhicules, relation entre propriétaire et chauffeur).(2)

Nous considérerons pour notre propos trois groupes de formes de transport collectif : les transports artisanaux; les entreprises publiques d'autobus; les métros.

3. Les transports artisanaux

Par transports artisanaux, nous entendons toutes les formes de transport où la propriété des véhicules est morcelée entre de multiples propriétaires et où l'exploitation des véhicules est laissée pour une large part à l'initiative des chauffeurs.

Les transports artisanaux recouvrent des formes de nature différente, notamment par la technologie mise en oeuvre et l'énergie de traction :

- Traction humaine : rickshaws (Inde), becak (Indonésie)
- Traction animale : calèches (villes secondaires des Philippines ou du Sénégal)
- traction motorisée : véhicules à deux roues (moto-taxi de Porto Novo, Benin) à trois roues (bajaj de Jakarta) ou à quatre roues, cas le plus répandu avec les taxis collectifs, microbus, minibus, et autres véhicules analogues de capacité intermédiaire que l'on retrouve sur tous les continents.

Nous n'insisterons pas sur les formes de transport non motorisées, qui font l'objet d'une attention particulière dans une autre session spécialisée de la WCTR. mais il faut remarquer que l'ensemble de ces transports artisanaux ont été amalgamés dans l'expression de "transport informel", ce qui appelle de sérieuses critiques.

3.1. Critique de la notion de "transport informel"

En effet ces formes de transport ont été perçues de manière négative par les experts qui y étaient confrontés et qui les percevaient comme des formes archaïques qu'il fallait supprimer au profit des formes "modernes" calquées sur le modèle occidental. Ces formes artisanales voyaient leur importance effective niée et ne faisaient donc l'objet que de peu d'études dans les années 70, alors qu'il aurait été nécessaire de mener des investigations pour les comprendre. L'expression impropre de "transport informel"

provient de ce malentendu et s'est de manière étrange perpétuée par la suite dans les différents écrits de nombreux experts.

Une première tentative sérieuse de considération a été initiée par l'OCDE en 1977 avec l'atelier organisé sur le thème : "Para-transit in the developing world : neglected options for mobility and employment" (3). L'expression anglophone "para-transit" peut également être traduite par "transport parallèle", ce qui exprime toujours l'idée d'un autre univers que le modèle de référence dominant.

Devant la persistance de ces formes artisanales, des travaux de recherche ou d'étude ont été menés dans les années 80, permettant de mieux comprendre le fonctionnement de ces formes de transport et leur contribution à la satisfaction des besoins de déplacements, comme en témoignent les différentes conférences CODATU qui se sont succédées.

Ainsi la Conférence de Dakar (4) a mis le projecteur sur le "transport informel" en lui consacrant l'un de ses quatre ateliers. L'ambiguïté de la notion était déjà relevée, et J. Bugnicourt préférait parler de "transport transitionnel", tandis que H. Coing notait que ces formes de transport se situaient parfois au bas, mais parfois en haut de la hiérarchie sociale.

Le succès flagrant du terme "transport informel" est à la mesure des incompréhensions persistantes de nombre d'experts formés dans les pays développés. C'est ainsi que les conférences successives Codatu, sous la pression ambiante, ont repris le terme et ses ambiguïtés, permettant cependant de progresser dans l'appréhension des formes de transport en cause. On soulignera ici deux aspects de la question.

3.2. Forte rentabilité potentielle des transports artisanaux

L'activité de transport artisanal peut dégager une forte rentabilité, et donc des surplus importants pour le propriétaire d'un véhicule qui peut en amortir l'achat sur une année, mais aussi pour le chauffeur grâce à certaines recettes supplémentaires. Ceci a pu être analysé sur une agglomération comme Kinshasa qui connaît par ailleurs une crise prolongée de son système de transport.

La forte rentabilité du transport artisanal ne constitue pas pour autant une règle générale, car elle dépend évidemment de la conjoncture économique (problème de la demande solvable) et de l'équilibre offre-demande. Mais il demeure que le schéma classique du secteur informel -secteur de subsistance sans accumulation- est totalement inapproprié pour rendre compte de la réalité des transports motorisés artisanaux.

3.3. Existence de règles régissant le fonctionnement des transports artisanaux

Il est devenu flagrant que des règles précises régissent l'exploitation de ces transports artisanaux, au niveau des rémunérations respectives des propriétaires et chauffeurs. Sans qu'il y ait de texte écrit, ces règles sont codifiées par l'usage dans chaque agglomération, mais avec de fortes analogies entre les cas de différents pays. Pour l'essentiel, dans les cas africains, le chauffeur dispose d'un salaire mensuel, plutôt faible, et doit rapporter une recette journalière minimale, qui constitue en fait l'équivalent du prix d'une location du véhicule. Les recettes supplémentaires qu'il dégage de son activité au delà du minimum à verser au propriétaire constituent sa rémunération complémentaire, à partager avec son apprenti.

Il est intéressant de noter que des règles analogues peuvent régir les différentes technologies en cause, qu'il s'agisse de transport motorisé (taxi, minibus), à traction animale ou humaine, et que ces règles existaient parfois au début du siècle, comme on peut le voir dans certains travaux historiques sur les transports artisanaux en Asie du Sud-Est (5).

Ces règles de rémunération incitent le chauffeur à rechercher le maximum de clientèle et supposent une liberté d'initiative incompatible avec la fixation à priori de règles d'exploitation telles que la définition précis de lignes, d'horaires, de fréquences, la matérialisation d'arrêts... bref tous les acquis de l'organisation des transports collectifs dans les pays développés. C'est cette liberté, voire cette anarchie d'exploitation des véhicules qui pourrait justifier l'expression d'"informel".

3.4 De l'"informel" à la dérèglementation

Le traitement de ce thème a évolué et a basculé depuis plusieurs années vers celui de la dérèglementation, comme en témoigne la CODATU IV dont l'un des deux sous-thèmes était "Concurrence ou Règlementation?" (6), englobant les différentes formes de transport dans ce questionnement. Il faut dire que la découverte progressive de l'existence de transports artisanaux s'est doublée d'un fort courant idéologique de dérèglementation, libéralisation, privatisation, qui n'est d'ailleurs spécifique ni au transport urbain ni aux pays en développement, et dont la Banque Mondiale s'est fait le héraut à travers son document de politique sectorielle. (7)(2)

On peut se demander si ce nouveau courant de privatisation et dérèglementation allant avec le repli de l'Etat impulsé dans les pays développés et fortement suggéré aux pays en développement par les divers organismes d'aide multilatérale ou bilatérale est bien adapté à la réalité du contexte de ces pays et si l'on ne reproduit pas certains amalgames analogues à ceux qu'impliquait l'expression

X. Godard

"transport informel". C'est sans doute à la Recherche qu'il appartient d'éclairer la question de savoir si les formes artisanales constituent un modèle satisfaisant de concurrence, si elles comportent des capacités d'auto-organisation (syndicats, coopératives...) en améliorant l'efficacité ou si au contraire les intérêts corporatifs s'exercent à l'encontre des intérêts des usagers.

Si des positions tranchées et exclusives en faveur d'une forme plutôt que d'une autre se sont exprimées dans les années 80 -le schéma de l'entreprise publique d'autobus opposé à un schéma dérèglementé de minibus privés- de plus en plus nombreux sont les auteurs qui selon les cas raisonnent en termes de coexistence, ou d'articulation de ces différentes formes de transport, ou tentent d'en cerner les zones de complémentarité. C'est notamment le sens de notre travail sur la complémentarité entre secteur privé et secteur public des transports. (8)

Cette complémentarité nous invite à considérer la forme de transport importée des pays développés, l'entreprise publique d'autobus avec monopole de service public, pour en examiner son degré d'adaptation.

4. L'entreprise publique d'autobus, avec monopole de service public

C'est en Afrique - Maghreb et Afrique Sub-Saharienne - que le modèle européen de l'entreprise publique d'autobus a été appliqué de manière dominante et a connu sans doute les échecs les plus flagrants alors que son application sur les autres continents a été plus variable : rôle réduit en Amérique Latine (9) où dominent soit les entreprises privées (cas du Brésil) soit des formes intermédiaires de type coopératif; rôle variable en Asie, pouvant être fort en Inde et réduit en Indonésie ou aux Philippines, mais avec un mouvement progressif d'incorporation du secteur artisanal au sein d'entreprises structurées, au moins dans les capitales d'Asie du Sud-Est (5).

Ce modèle répond à des objectifs de satisfaction des besoins de transport de l'ensemble de la population urbaine, que l'on peut regrouper sous l'expression de service public, et qui suppose généralement l'octroi de subventions à l'entreprise pour assurer sa mission. Ce modèle repose sur une organisation moderne d'entreprise, que ce soit pour l'exploitation des véhicules en ligne, ou leur maintenance dans des ateliers équipés. Il a donné lieu dans la plupart des cas en Afrique à la mise en place d'entreprises publiques, ou de sociétés d'économie mixte.

Les entreprises africaines d'autobus ont connu des sorts divers allant de la déroute totale (exemples de la Stb en 1972, 1976 et 1985 à Brazzaville ou l'Otcz en 1979 au Zaïre) à la survie (Sotraz à Kinshasa) ou au succès relatif (Sotra à Abidjan). Cependant aucune n'a été en mesure d'assumer le monopole

X. Godard

d'exploitation sur l'ensemble de l'agglomération, c'est à dire d'assurer sur moyenne période l'ensemble des besoins de déplacement en transport collectif d'une agglomération.

On en connaît maintenant assez bien les multiples raisons dont la raison fondamentale tient à ce que les autorités publiques ne sont pas en état de compenser financièrement les diverses exigences dites de service public auxquelles sont soumises ces sociétés, tandis qu'elles ont tendance à bloquer ou retarder les augmentations de tarif nécessitées par le renchérissement des coûts de production du service transport (coût du matériel, coût du carburant).

Le cas extrême est sans doute celui de la Sotra d'Abidjan dont les performances sont remarquables, disposant d'un parc de plus de mille véhicules, avec une durée de vie de près de 10 ans, obtenant des indices de productivité très satisfaisants, et qui pourtant ne peut faire face à la croissance des besoins de déplacements de l'agglomération et doit donc laisser une part de marché aux transports artisanaux, les "gbakas".

Dans d'autres cas on observe que la pérennisation ou la survie de ces entreprises publiques d'autobus nécessite de s'écarter du modèle d'origine, de prendre des libertés avec les contraintes de service public ou le paiement de certaines charges et taxes. De même l'exploitation en ligne des autobus peut dans certains cas être réalisée avec la souplesse qui caractérise habituellement le secteur artisanal.

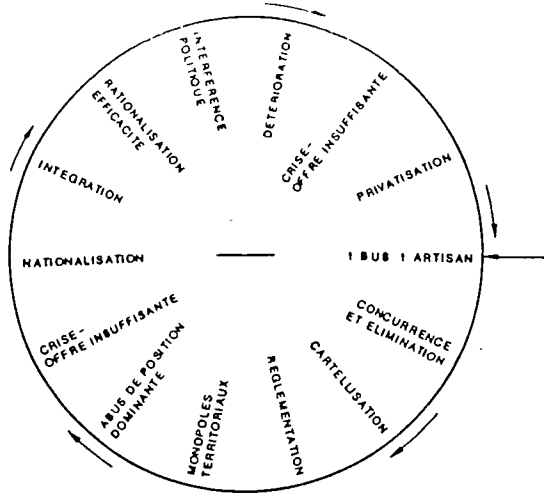
Ceci montre ainsi l'inadéquation du modèle européen, appliqué de manière trop stricte, et la nécessité de l'aménager en fonction des caractéristiques des pays en développement dans lesquels ce modèle est transposé. Certains concluent trop vite à la nécessaire suppression de cette forme de transport alors qu'il s'agit d'en trouver l'efficacité dans un système plus global qui ne reposerait pas sur la seule entreprise publique d'autobus : c'est dans le sens de la complémentarité des formes de transport qu'il convient de réfléchir dans le contexte des pays en développement, et non de l'exclusion d'une forme par une autre.

5. Vers une complémentarité dynamique des formes de transport collectif dans les pays en développement

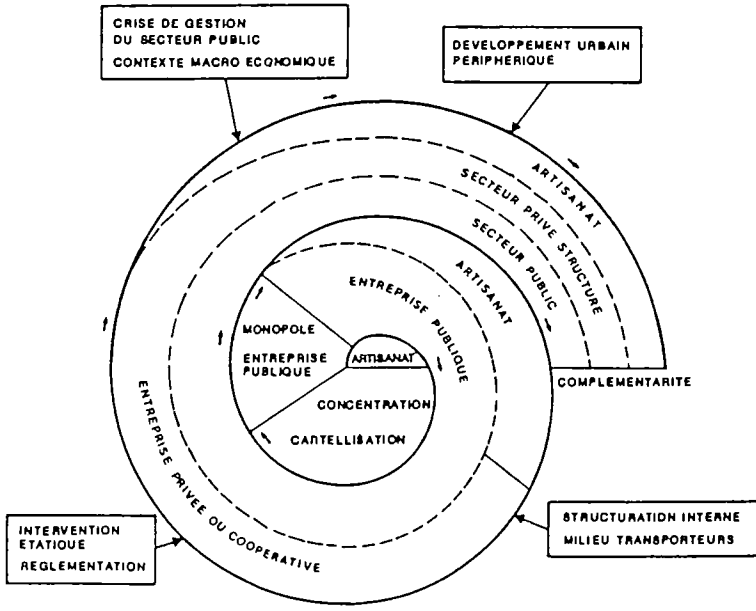
L'analyse de diverses expériences d'agglomérations permet d'identifier plusieurs types de complémentarités potentielles, avec des recouvrements potentiels entre facteurs :

- Complémentarité entre formes de propriété :
secteur privé-secteur public

- Complémentarité entre modalités d'organisation :
entreprise-artisanat



CYCLE DE L'HISTOIRE DES AUTOBUS (d'après J. DIANDAS)



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

- Complémentarité entre véhicules de différentes tailles :
autobus-minibus

Les formes artisanales se développent ou resurgissent périodiquement en complément aux réseaux d'autobus lorsque ceux-ci ne peuvent s'adapter au développement périphérique des agglomérations où la demande est moins dense et l'état de la voirie déficient, rendant difficile l'exploitation d'autobus dans ces zones. Ces formes artisanales sont également appelées à évoluer car on observe que, historiquement, ces formes artisanales ont été à certaines périodes encadrées et intégrées dans un système organisé par les pouvoirs publics : coopératives, entreprises... C'est notamment le cas dans différentes agglomérations d'Amérique Latine.

On constate donc qu'une spécificité importante des pays en développement par rapport aux pays anciennement industrialisés réside dans la dynamique de leur système de transport et les contradictions qui s'y expriment, obligeant à un double mouvement d'intégration et d'éclatement à travers les formes artisanales, comme le suggèrent les deux figures jointes: schéma en cycle, puis schéma en spirale.

L'intégration fige certaines structures en donnant des règles d'organisation coordonnée. On gagne en efficacité momentanée du système de transport mais sans avoir la souplesse nécessaire à une bonne adaptation à un contexte urbain en rapide évolution. Cette souplesse est apportée par les transports artisanaux qui ont ainsi pour rôle de compléter les systèmes déjà intégrés. A ce titre ils participent à la richesse et aux atouts des pays en développement.

6. Les solutions à forte intensité capitaliste : Pertinence des métros dans les pays en développement

Les métros sont l'exemple extrême du processus d'intégration car ils supposent un système exploité de manière fermée sur lui-même, avec une organisation nécessairement hiérarchisée et centralisée. On observe d'ailleurs sur plusieurs cas la tendance à ce que cette organisation intégrée du métro soit étendue au réseau de surface qui deviendrait ainsi un simple moyen complémentaire de rabattement si la logique d'intégration ne trouvait vite ses limites.

6.1 Traits dominants des solutions métro dans les pays en développement

La technologie métro est plus sophistiquée que les technologies routières à base d'autobus et minibus, et elle illustre davantage la dépendance technologique des pays en développement qui voudraient mettre en oeuvre ces technologies. Le métro est le symbole du savoir-faire technologique des pays industrialisés, auquel ont accédé certains pays en développement plus nouvellement industrialisés comme le Mexique ou le Brésil.

X. Godard

Le caractère fortement symbolique des projets de métro est indéniable et peut biaiser les processus décisionnels lorsqu'un responsable politique, maire ou gouverneur, souhaite attacher son nom à une réalisation de prestige comme un métro. C'est encore le cas lorsque la concurrence entre villes d'un même pays s'exprime à travers la volonté de réaliser un métro (cas de Medellin et Bogota en Colombie, ou de Quito et Guyaquil en Equateur).

Le caractère symbolique des métros est également perceptible dans les prises de position trop souvent dogmatiques, qu'elles soient en faveur ou contre ce type de projet, au point que peu de travaux sereins ont été menés pour éclairer ce type de débat tout à fait actuel. Ainsi les conférences CODATU ont vu progressivement un intérêt se manifester pour ce thème qui a fait l'objet de sessions spécialisées tant à la Conférence du Caire en 1986 (10) qu'à celle de Jakarta en 1988 (6).

Les systèmes de métro dans les pays industrialisés sont des systèmes anciens dans les villes-capitales (Londres, Paris, Tokyo...) et des systèmes plus récents dans les autres villes de taille plus restreinte, admettant des niveaux de trafic bien plus faibles (10 à 15 000 personnes à l'heure de pointe). Les différences sautent aux yeux avec le cas des pays en développement, dont les réalisations de métro sont toutes récentes, excepté le cas de Buenos Aires, et dont les niveaux d'exigences sur les trafics sont bien plus élevés pour justifier des investissements d'une telle importance.

On sait que les demandes potentielles de transport collectif sont très élevées dans les grandes agglomérations du Tiers Monde, en raison des densités de population et du rôle privilégié des transports collectifs. Mais la réalisation de forts trafics sur les lignes de métro tels qu'on les observe à Mexico ou Sao Paulo avec 50 à 60 000 passagers à l'heure, n'est cependant pas automatique et de nombreuses limites peuvent survenir :

- mauvaise implantation de la ligne qui ne dessert pas les usagers potentiels, non réalisation des plans d'urbanisme ou insuffisance des effets de structuration de l'urbanisation. C'est le cas du train urbain de Porto Alegre par exemple.

- insuffisance d'intégration avec les autres modes de surface (coordination physique, tarifaire), tarifs trop élevés par rapport au pouvoir d'achat des populations visées. Cela semble être le cas de la période transitoire actuelle au Caire.

La conception et la réalisation de métros est complexe et suppose un pouvoir institutionnel fort et adapté pour procéder aux arbitrages nécessaires face aux multiples intérêts en cause. On a pu l'observer dans le cas du Caire où les deux premières années (1981-82) de construction du métro ont été marquées par de multiples difficultés dont l'origine était d'abord institutionnelle

X. Godard

même si elles étaient masquées par des aspects techniques tels que les déviations de réseaux divers. Ces difficultés ont été levées lorsqu'une institution adaptée a été créée, la NAT.

Sous ces réserves quant aux bonnes conditions de réalisation des métros, la justification de ce type d'investissement ne devrait guère faire de doute si l'on retient des critères techniques en termes de capacité. Mais précisément on est dans le cas de pays en développement, c'est à dire ayant un niveau limité de ressources. La considération de la dimension économique-financière est à la base des débats et des prises de position d'organismes comme la Banque Mondiale qui jusqu'alors ont manifesté leur hostilité à ce type de projet en raison des faibles ressources en capital de ces pays.

Mais une vision à trop court terme est-elle bien adaptée à des investissements dont on sait que les effets et l'utilité porteront sur une longue période? L'argument de l'endettement doit-il s'opposer de manière absolue à de telles réalisations alors que l'interdépendance au sein de l'économie mondiale est reconnue de manière croissante, au point que de nouveaux mécanismes de financement des pays en développement sont activement recherchés de manière à ce que la dynamique de ce développement ne soit pas cassée par une mauvaise gestion financière internationale.

L'éventuelle justification de tels investissements de métro dans les pays en développement suppose cependant qu'un effort important d'adaptation des projets soit réalisé pour répondre aux objectifs et contraintes locales, de même que la dynamique de développement exige que les pays fournisseurs de la technologie métro associent les pays récepteurs à la réalisation des projets dès lors qu'existent les potentialités industrielles.

7. Conclusion : Intérêt et nécessité de recherches en coopération

Ces différentes réflexions sur les transports urbains dans les pays en développement confirment bien que les analyses doivent être poursuivies sur le fonctionnement des formes de transport collectif et sur les moyens de faire face aux immenses besoins de déplacements dans les agglomérations de ces pays, en tenant compte de la spécificité de leurs contextes.

Il y a donc place pour des recherches qui permettent de mieux connaître ou interpréter les réalités, de dégager de nouvelles voies et perspectives. L'expérience montre que ces travaux de recherche doivent reposer sur plusieurs types de coopération :

- Coopération entre chercheurs de pays développés et en développement, ce qui suppose notamment que des structures de recherche soient confortées dans ces derniers pays. L'intervention de chercheurs de pays développés présente l'intérêt du regard extérieur à une réalité.

X. Godard

- Coopération, ou au moins échanges et confrontation avec les milieux opérationnels, qu'il s'agisse de gestionnaires de systèmes de transport ou de consultants. La recherche dans les pays en développement, si elle a besoin de s'affirmer encore plus que dans les pays développés, ne peut le faire qu'avec le souci de confronter ses analyses et conclusions au réel pour agir sur celui-ci.

Cette fonction d'échanges et confrontation entre chercheurs et milieux professionnels est au centre des objectifs de CODATU, dont la prochaine conférence à Sao Paulo en Septembre 1990 portera sur les échanges internationaux (Nord-Sud, Sud-Sud) qui sous divers aspects participent à la mise au point de solutions de transport urbain adaptées aux divers types de pays en développement.

REFERENCES

1. CODATU II, 1982, "Synthèse des travaux de la Conférence de Caracas", CODATU
2. Inrets, 1987 "Quelles politiques de transport urbain dans les pays en développement? Débat autour des options de la Banque Mondiale sur les transports collectifs" Compte rendu de la Journée Spécialisée du 25 Juin 1987, Inrets
3. OECD, 1977, "Para-transit in the developing World : Neglected options for mobility and employment", International Workshop Proceedings, OECD
4. CODATU I, 1980, "Travaux de la Conférence de Dakar", Revue Transport, Mai 1981
5. Rimmer P.J., 1987, "Rikisha to Rapid Transit. Urban public transport systems and policy in Southeast Asia", Pergamon Press
6. CODATU IV, 1988, "Transport urbain dans les pays en développement. Quelles politiques pour nos villes?", Actes de la Conférence de Jakarta, CODATU
7. Armstrong-Wright A., 1986, "Etude de politique générale de la Banque Mondiale. Transports urbains", Banque Mondiale
8. Godard X., 1987, "Transports privés, transports publics. Expériences de villes du Tiers Monde" Synthèse n°3, Inrets
9. Figueroa O., Henry E., 1987, "Les enjeux des transports dans les villes latino-américaines" Synthèse n°6, Inrets
10. CODATU III, 1986, "Transport urbain dans les pays en développement : contraintes et opportunités", Actes de la Conférence du Caire, CODATU