

Journée d'étude

Transport artisanal et mobilités urbaines : espaces et enjeux contemporains

Jeudi 10 mars 2016
Université Paris Diderot

Argumentaire scientifique et axes de réflexion

Des millions de citoyens à travers le monde se déplacent quotidiennement grâce à des transports dont la gestion et le fonctionnement ne sont pas – ou ne sont que partiellement – centralisés (Cervero, 1997, Godard, 2002). Ces transports, couramment qualifiés d'« informels », se sont développés dans des métropoles des pays en développement pour répondre à une demande croissante à laquelle les politiques de transport n'ont pas été en mesure de répondre, par manque de ressources à la fois financières et institutionnelles (Cervero, Golub, 2011 : 489). La notion de transport artisanal permet de dépasser la catégorie stigmatisante et finalement peu opératoire de « transports informels ». Elle insiste sur le caractère éclaté de la propriété des véhicules, mais aussi et surtout sur le haut degré d'autonomie et de responsabilité des chauffeurs et autres personnels de terrain (Godard, 2008 : 1-2).

Relativement peu abordés par les différentes disciplines des sciences sociales et de l'aménagement du territoire par rapport aux réseaux centralisés et planifiés, les transports artisanaux représentent pourtant aujourd'hui une composante majeure des systèmes de transport dans les villes des pays en développement. Au-delà des discours à charge, les assimilant à une manifestation du sous-développement, des études ont mis en évidence certains de leurs atouts, notamment de faibles coûts directs pour les pouvoirs publics et une grande flexibilité, à la fois spatiale et temporelle (Goldblum, 2001 : 19, Ferro, Breuil, Allaire, 2015 : 13). Dans de nombreuses villes, ils constituent l'unique offre de transport en commun accessible aux citoyens. De grandes métropoles des pays en développement voient les transports artisanaux côtoyer de nouveaux systèmes de type centralisé. La progression de la motorisation privée s'ajoute à ce phénomène et pose la question de l'adaptation du transport artisanal à ce nouveau contexte. Dans le même temps, l'avènement de l'économie collaborative et la libéralisation croissante font émerger des systèmes de transport qui pourraient être qualifiés d'artisanaux dans des villes développées.

Le but de cette journée d'étude est de rassembler des étudiants (master, doctorat) et des chercheurs confirmés issus de l'ensemble des disciplines des sciences sociales et du champ des transports (anthropologie, économie, géographie, génie urbain, histoire, sociologie, urbanisme...) pour mener une réflexion sur le fonctionnement et l'évolution des transports artisanaux dans des contextes variés. Nous lirons donc avec intérêt des propositions de communication portant sur les transports artisanaux dans toute leur diversité, ce qui inclut à la fois les modes collectifs (bus, minibus, taxis collectifs) et individuels (taxis-motos, tricycles motorisés ou non). Ces propositions pourront s'articuler autour d'un ou plusieurs des thèmes de la liste ci-dessous, qui ne se veut en aucun cas exhaustive.

1. La complexité des systèmes artisanaux de transport urbain : un défi théorique et méthodologique

- Comment appréhender les différents processus liés aux transports artisanaux ? Comment analyser la diversité d'acteurs, d'interactions et d'échelles mise en jeu ? Dans quelle mesure cette diversité permet-elle la mobilité des populations ?
- Du point de vue de l'offre comme de celui de la demande, comment construire et délimiter l'objet d'étude « transport artisanal » ? Existe-t-il des concepts spécifiques à un type d'agglomération, à un contexte national ou régional ?
- Sur quelles données (quantitatives et/ou qualitatives) fonder une analyse des transports artisanaux ? Comment accéder à ces données ou les collecter sur le terrain ? Quel cadre théorique mobiliser pour les analyser ?

2. L'innovation du transport artisanal : adaptation, demande, espaces

- En l'absence d'une offre centralisée, comment s'organisent les systèmes de transport, entre innovation et adaptation ? Quels types de lieux et d'espaces sont privilégiés par les transports artisanaux ? Quel rôle jouent-ils dans l'organisation de la mobilité urbaine en rapport avec les autres solutions de déplacement disponibles ?
- Comment les transports artisanaux réagissent-ils aux transformations de l'espace urbain (métropolisation, reconfiguration des fonctions urbaines, étalement urbain) ? Comment résistent-ils (ou non) aux crises internes du secteur et, le cas échéant, à la concurrence de nouveaux systèmes de transports centralisés ? Quelle utilisation des notions de crise et de résilience peut-on penser dans ce domaine ?
- Comment apparaissent et se diffusent les innovations techniques dans le secteur ?

3. Jeux d'acteurs et dynamiques organisationnelles

- Quels types d'acteurs sont mobilisés dans le fonctionnement quotidien des transports artisanaux ?
- Les réseaux de transport artisanal sont construits par la concurrence, entre eux ou avec les systèmes plus centralisés avec lesquels ils cohabitent. La conflictualité, qu'elle soit ouverte ou latente, est-elle un mode d'autorégulation inhérent au fonctionnement des transports artisanaux ?
- Quelle est la position des pouvoirs publics vis-à-vis de ces transports qui se sont développés initialement hors de leur contrôle ? Par quels moyens tentent-ils de réguler l'activité des transports artisanaux ? Comment évoluent les modes de gestion et les modèles d'exploitation ? Assiste-t-on à une tendance générale à la structuration du secteur (Rimmer, 1986, Godard, 1987), prémice éventuel à sa centralisation, ou au contraire à un éclatement de la propriété et/ou de la gestion ? Quel rôle jouent les contextes politiques et économiques locaux ou nationaux dans ces évolutions ?

Modalités de soumission

Les propositions de communication prendront la forme d'un **résumé d'une page environ** (550-600 mots), rédigé en français ou en anglais. Ce résumé présentera la problématique et les principaux points qui seront abordés dans la communication.

Les propositions devront être adressées à Léa Wester (lea.wester@laposte.net) et Rémi Desmoulière (remi.desmouliere@inalco.fr) **au plus tard le vendredi 18 décembre 2015**.

Comité scientifique

Frédéric AUDARD (Maître de Conférences en Géographie, Aix-Marseille Université, UMR 7300 ESPACE)

Chantal CHANSON-JABEUR (Ingénieur de recherche en Histoire contemporaine, Université Paris Diderot, UMR 245 CESSMA)

Rémi DESMOULIERE (Doctorant en Géographie, INALCO, UMR 245 CESSMA)

Léa WESTER (Doctorante en Géographie, Aix-Marseille Université, UMR 7300 ESPACE)

Lieu

Université Paris Diderot, bâtiment Olympe de Gouges, 8 Place Paul-Ricœur, 75013 PARIS

Références bibliographiques citées

Cervero, R., 1997. *Paratransit in America: Redefining Mass Transportation*, Westport, Praeger, 320 p.

Cervero, R., Golub, A., 2011, « Informal public transport: a global perspective », in Dimitriou H.T., Gakenheimer R. (ed.), *Urban Transport in the Developing World. A Handbook of Policy and Practice*, Cheltenham, Northampton, E. Elgar, p. 488-518

Ferro P.S., Breuil L., Allaire J., 2015, « Le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual », AFD, CODATU, 51 p.

Godard X., 1988, « Concurrence ou réglementation ? », in Prud'homme R., 1990, *Transports urbains dans les pays en développement : nouvelles perceptions, nouvelles politiques : CODATU IV, Jakarta, juin 1988*, Caen, Paradigme

_____ 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris: KARTHALA Editions.

_____ 2008, « Transport artisanal : esquisse de bilan pour la mobilité durable », conférence CODATU XIII, Hô Chi Minh Ville, 10 p.

Goldblum, 2001, « Transports « informels » et adaptations à la métropolisation en Asie du Sud-Est », *L'Information géographique*, vol. 65 n°1, p. 18-32

Rimmer, P.J., 1986, *Rikisha to Rapid Transit. Urban Public Transport Systems and Policy in Southeast Asia*, Sydney, Pergamon Press, 387 p.