

SCHEMAS
POUR UNE ETUDE COMPAREE
DES SYSTEMES DE TRANSPORT URBAIN

par Ph. Haeringer

Sommaire

- I. La répartition des modes
- II. La position de l'Etat
- III. Nature et structure de l'offre privée
- IV. Le lobby des transporteurs
- V. Présence des usagers
et sensibilité du secteur "transports urbains"
- VI. Historicité et tendances actuelles
- VII. A la recherche des citadinités

I. LA REPARTITION DES MODES

Le degré de motorisation

Il semble que dans les plus grandes agglomérations, la motorisation soit prédominante partout, du moins si l'on classe à part la marche à pied.

Les moyens mécaniques non motorisés résistent davantage dans les villes petites et moyennes et, plus généralement, conservent une grande place dans les villes de l'Océan Indien (pousse-pousse et dérivés en Inde, à Java et même à Madagascar).

Les moyens individuels non marchands

- La marche à pied, dont l'évaluation est toujours sujette à caution, assurerait 60% des déplacements à Kinshasa, 26% à Abidjan.
- Les bicyclettes, de plus en plus remplacées par des vélomoteurs, scooters et motos, sont très présentes en Asie, mais aussi au Maroc, à Niamey, à Ouagadougou, tandis qu'elles sont peu utilisées à Abidjan et à Kinshasa.
- La voiture particulière, en revanche, semble rare en Indonésie tandis qu'on en compte 56 pour 1000 habitants à Casablanca, 54 à Lima, 38 à Abidjan, 27 à Kinshasa.

L'offre publique de transports en commun

Elle se manifeste à peu près exclusivement sous la forme de bus. Mais on songe à nouveau aux trolleybus, tramways et trains urbains d'autrefois (encore présents au Caire), et le métro est à l'horizon (en construction au Caire).

Les bus publics constituent le mode dominant à Abidjan, à Managua (monopole de droit et de fait). Ils occupent une forte position à Djakarta, en Inde, à Casablanca, à Kinshasa. Ils assurent une simple figuration à Lima, à Tananarive.

Les ramassages d'entreprise

Pratiques bien ancrées à Kinshasa, Brazzaville, Lima, Managua. Elles concernent aussi bien le secteur public que le secteur privé. On peut y associer le ramassage scolaire.

L'offre privée

Elle est dominante en Amérique latine, mais ne manque pas d'exubérance en Asie et en Afrique.

Diversité des modes proposés :

- Calèches, charettes à traction animale encore visibles au Proche-Orient, en Asie
- Charettes à bras (transport de marchandises) un peu partout en Afrique, en Asie
- Pousse-pousse et surtout cyclo-pousses par exemple les becaks de Java, qui assurent une grande part de la demande.
- Moto-cyclo-pousses et triporteurs motorisés phut-phut, auto-rickshaw, tempo en Inde bemos et bajajs en Indonésie

- . Taxis collectifs
colectivos de l'Amérique latine, cent-cent de Brazzaville, ils sont à peu près partout présents, mais pas à Abidjan où ils sont interdits pour cause de monopole public.
- . Taxis-compteurs, seul mode privé marchand réellement accepté lorsque les bus publics prétendent au monopole.
Les mêmes véhicules peuvent fonctionner selon les deux principes (le Caire).
- . Camionnettes, fourgonnettes, mille-kilos
gbakas d'Abidjan, foula-foula de Brazzaville
- . Bus, omnibus, minibus, microbus
sur les trois continents
- . Transports sur voie d'eau
non négligeables dans certains sites urbains :
les pétrolettes d'Abidjan, depuis peu concurrencées par les bateaux-bus du service public

La combinaison des modes

- . Un seul mode pour plusieurs services
transport de personnes, transport de marchandises,
transport de personnes et de marchandises
(par exemple le service des marchés en Afrique)
- . Plusieurs modes pour un seul déplacement
à mettre en relation avec la structure de la ville
et de son équipement : ruptures de charge obligées,
congruence entre types de quartier et types de transport
- . De la campagne à la ville
et de l'inter-urbain à l'intra-urbain
Continuum ou articulation de deux réseaux :
pénétration quotidienne des vivres et des marchands,
mouvement pendulaire des travailleurs de l'hinterland.

II. LA POSITION DE L'ETAT

Plusieurs degrés de maîtrise

des transports urbains par l'Etat :

- . Maîtrise quasi-totale à Abidjan
(mais à travers une société d'économie mixte)
- . Prétention au monopole d'Etat à Brazzaville
Tananarive
Managua
(toutes trois sous régime socialiste)
mais aussi à Java
(dans les grandes villes)
et peut-être en Inde
- . Acceptation totale de l'initiative privée
assortie d'une volonté de régulation (à Lima)
ou complémentarité de fait entre public et privé
(à Kinshasa)
- . Privatisation complète des transports urbains
(au Chili)

Plusieurs moyens de contrôle

(ou de régulation)

- . Fixation des tarifs par la puissance publique :
c'est le cas dans tous les Etats étudiés
- . Contrôle des importations : véhicules
pièces de rechange
carburant
système très poussé à Managua
- . Affectation des itinéraires :
à travers une coopération/négociation (à Lima)
par voie autoritaire (un "traffic board" dans chaque ville
à Java)
- . Encadrement des transporteurs privés
dans des coopératives sous tutelle à Managua
Tananarive
Java
- . Relations conflictuelles
déclarées, permanentes, structurelles
entre la puissance publique et un secteur privé informel
(par exemple à Brazzaville)

Plusieurs niveaux de l'intervention publique

- . niveau du pouvoir central
- . niveau municipal, simple relais ou pouvoir local réel
- . société d'exploitation d'économie étatique
ou d'économie mixte

III. NATURE ET STRUCTURE DE L'OFFRE PRIVEE

- Activité de survie dans un contexte de pauvreté absolue
 - Systeme "D" à la fois par les moyens mis en oeuvre
et/ou par le mode d'exploitation de l'homme
 - Les pauvres transportent les pauvres
(transports collectifs, type véhicule utilitaire réformé)
 - Les pauvres transportent les riches
(transports individuels, type pousse-pousse)
 - Les riches emploient les pauvres pour transporter pauvres
ou riches (cas à distinguer du salariat d'entreprise par
son caractère extrême par rapport aux normes locales)

- Artisanat de service dans un contexte de fonctionnement
"paisible" où la place d'un tel artisanat n'apparaîtrait pas
comme résiduelle, marginale, liée à une misère honteuse (et
à la limite comme illicite et pourchassée), mais comme celle
d'un secteur normal, reconnu, central dans le dispositif général
des transports. Ce peut être :
 - un artisanat individuel ou familial
 - une filière ou un réseau rassemblant les membres d'une même
caste, d'une même ethnie, d'un clan
 - un artisanat-placement : un ou deux taxis ou mini-cars
achetés par un bourgeois et exploités par des chauffeurs
intéressés à la recette

- Artisanat clandestin

Il peut être dépouillé du côté "système D" et ne constitue pas
nécessairement une activité de survie. Il peut être le fait de
gens bien placés qui savent tourner la loi et changer quand il
le faut leur dispositif. Son niveau d'exploitation peut être
celui de la PME.

- La petite ou moyenne entreprise

dont trois des caractéristiques peuvent être :

 - d'offrir un matériel roulant plus ou moins standardisé
 - d'assurer un service et des parcours plus ou moins
réguliers
 - d'être plus facilement contrôlée par l'Administration,
et d'être souvent en contrat avec elle (tarifs, parcours,
regroupement en coopératives, etc.)

- La grande entreprise
 - à capitaux souvent étrangers, au moins partiellement
(filiales d'entreprises occidentales)
 - souvent associée au capital d'Etat
(sociétés d'économie mixte)
 - souvent assurée du monopole de fait ou de droit
sur le mode dominant de transport collectif (les bus)
 - souvent propagandiste de la solution "métro".

IV. LE LOBBY DES TRANSPORTEURS
OU SA NEGATION

Quatre types de situations relevées à travers les exemples étudiés :

- . Position dominante de l'initiative privée
qui s'organise en coopératives de caractère corporatif et en une fédération des chauffeurs (en fait des transporteurs). Cette organisation négocie les tarifs, les itinéraires, pèse sur les décisions du pouvoir.
C'est la situation relevée, par exemple, à Lima, et qui caractérise la plupart des pays d'Amérique latine
- . Organisations professionnelles encadrées par le pouvoir
soit à travers un contrôle administratif étroit (Java)
soit par leur affiliation au parti unique (Abidjan)
- . Situation d'impuissance de l'entreprise privée
prise en otage par le biais du monopole d'Etat en matière d'importation ou d'attribution des pièces détachées :
 - . cas de Managua, dans le cadre d'une tutelle musclée
 - . cas de Kinshasa, dans le cadre d'un rapport à l'Etat plus lâche, mais où la pénurie de devises fait loi.
 Dans ce dernier cas, 75% du parc de bus sont immobilisés pour cause de non accès aux pièces détachées
- . Le lobby des chauffeurs de bus publics
C'est le lobby principal à Managua
et à Brazzaville
Le service public vécu comme une appropriation :
 - . recettes détournées, mais aussi et surtout
 - . codes et itinéraires transgressés, réinterprétés dans une relation directe, personnalisée, avec les usagers

V. PRESENCE DES USAGERS
ET SENSIBILITE DU SECTEUR "TRANSPORTS URBAINS"

Il apparaît ici que le facteur culturel joue un rôle déterminant : la plupart des situations relevées semblent plus ou moins caractéristiques des sous-continentaux étudiés. Sous toute réserve.

. Capacité d'auto-organisation

A Lima et dans d'autres villes latino-américaines, il est fréquent de voir des comités de quartier négociant eux-mêmes, avec les transporteurs, la création de lignes nouvelles.

. Capacité d'émeute

Caractère souvent explosif de la question des transports urbains.

- . Exemple de la "guerre des quatre sous" à Quito en 1978 : engendrée par une augmentation des tarifs publics
- . Exemple des émeutes de Casablanca en 1982 (ou 1983) : provoquées par une grève des transporteurs.

- . Forte présence des usagers, mais seulement sous la forme "opinion publique" exprimée en rumeurs, nourrie par "radio-trottoir", médiatisée par la presse de parti, répercutée par les instances du parti unique (cas d'Abidjan) jusqu'aux organes de décision.

Grande sensibilité, mais pas d'émeute .

. Pressions catégorielles.

Exemple de Brazzaville : la pression des employés des secteurs public et privé a inscrit le ramassage d'entreprise (ou de service) dans les moeurs.

- . Le contrôle social est tel que les usagers ne constituent pas un groupe de pression d'une façon évidente.

Exemple des "kampungs" de Java, maillons d'un système de contrôle social très hiérarchisé.

VI. HISTORICITE ET TENDANCES ACTUELLES

Il y a, lorsque l'on examine l'évolution des situations sur une période plus ou moins longue, des effets de superposition (des modes ou des sous-systèmes), de substitution (d'une offre privée à une offre publique ou inversement), de retournement des tendances, d'infléchissement ou de durcissement des positions, ou des effets de balancier. En voici quelques illustrations :

. Tananarive

A mesure que l'économie urbaine se dégrade, les transports non mécanisés se développent (phénomène de substitution).

Les pousse-pousse, qui avaient été combattus, sont réapparus.

Depuis 1981, ils sont même organisés en coopératives, sous l'égide de l'Etat.

. Brazzaville

1976 : Défaillance de la société de transport publique. Les "foula-foula" et les taxis "cent-cent" se multiplient (substitution).

1981 : Le boom pétrolier entraîne la remise sur pied de la société publique. Achat de 120 bus neufs. Interdiction des foula-foula et des cent-cent.

1984 : En complément du service public, les taxis (proprement dits) fleurissent. Le ramassage d'entreprise (et administratif) se généralise.

. Abidjan

1960 : Création de la SOTRA, société d'économie mixte (Etat + Renault). Les transports traditionnels subsistent.

1964 : Les taxis collectifs sont interdits.

1977 : Les "gbakas" (mille-kilos artisanaux pour le ravitaillement des marchés) sont interdits à leur tour (et remplacés par des cars ad-hoc de la SOTRA)

1980 : La SOTRA prend pied dans le secteur des transports lagunaires. Le monopole est en marche.

. Managua Avant les sandinistes, 80% des bus étaient privés (1979)
Sous les sandinistes, 10% des bus restent privés (1984)

. Amérique latine en général

La tendance est plutôt inverse : on privatise. La Banque mondiale ne s'en plaint pas.

Par ailleurs, l'histoire des transports urbains en Amérique latine, plus longue et plus complexe qu'en Afrique, se caractérise par un effet de superposition ou de sédimentation des matériels roulants les plus divers, mais aussi des politiques et des pratiques d'exploitation qu'ils représentent.

. Inde Le discours officiel, traditionnellement hostile aux transports du secteur informel (les pousse-pousse rappellent l'époque coloniale) s'infléchit peu à peu.

VII. A LA RECHERCHE DES CITADINITES

Bien qu'a priori une étude des systèmes de transport paraisse devoir être classée à la rubrique des dossiers "techniques", on voit bien, à travers ce très rudimentaire survol comparatif, que les citadinités (prises au sens large de "modes d'être ou d'exister dans la ville") sont largement interpellées, et cela avant même que l'on entreprenne d'approfondir la notion de mobilité dans toutes ses dimensions.

Les six titres qui précèdent offrent autant d'"entrées" par lesquelles on peut à l'évidence accéder à nombre de traits caractéristiques des citadinités rencontrées.

On remarquera, certes, que les comportements (offres de service privées, déontologie des agents de service public, habitus des usagers, modes d'intervention de l'opinion, fluctuation des rapports public/privé, etc.) sont indissociables des conditions générales de l'urbanisation (ancienneté, dimension, niveau économique, nature de l'Etat, etc.). On pourrait être tenté d'en déduire qu'il n'y a pas de citadinités intrinsèques puisqu'un changement de conjoncture, une modification de structure (qu'à la limite une simple intervention de la Banque mondiale pourrait à elle seule provoquer) sont susceptibles de les infléchir.

Mais on peut considérer que c'est précisément le couple conditions générales/comportement des acteurs ou plus simplement le couple cadre/vécu, ou cadre/jeu qui détermine les citadinités contrastées que nous recherchons; et que ces citadinités sont évidemment sujettes à évolution.

PRINCIPALES REFERENCES UTILISEESTransports collectifs urbains et régionaux
dans les pays en développement

Compte-rendu de la rencontre de recherche UNESCO, septembre 1983
Institut de Recherche des Transports

Transports collectifs, mobilité et quartiers marginaux
à Quito (Equateur)

IRT/FLACSO, juillet 1982

Enjeux urbains et acteurs du système de transport à Managua

E. HENRY, IRT, 1984

Le fonctionnement des transports en commun
dans les villes moyennes en Indonésie

J.M. CUSSET, J.C. LASSERRE, J.C. LAVIGNE, LET, 1983

Transports en sursis ?Quelle politique des "petits transports" urbains
dans le tiers-monde?

ENDA, 1981

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83