



HAL
open science

Les lieux du transport artisanal : des entre-deux dans les villes des Suds

Solène Baffi

► **To cite this version:**

Solène Baffi. Les lieux du transport artisanal : des entre-deux dans les villes des Suds. Jean-Baptiste Fréteigny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.205-229, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501901

HAL Id: hal-04501901

<https://hal.science/hal-04501901>

Submitted on 12 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

8

Les lieux du transport artisanal : des entre-deux dans les villes des Suds

Solène BAFFI^{1,2}

¹ UMR Géographie-cités, Aubervilliers et Paris, France

² Stellenbosch University, Stellenbosch, Afrique du Sud

8.1. Introduction

Dans les villes des Suds, où le transport artisanal assure une part importante des déplacements quotidiens, les lieux du transport prennent des formes variées : ce sont aussi bien des espaces aménagés qui jouxtent les gares coloniales ou les marchés que des terrains vagues dépourvus d'équipements et où se rassemblent exploitants, mécaniciens, ferrailleurs et vendeurs ambulants. Cette diversité de configurations a été mise en exergue pendant la crise de Covid-19 : si les exploitants du transport artisanal ont rapidement appliqué les mesures barrières à l'intérieur des véhicules (chargement d'un nombre de passagers moins importants, distribution de gel hydroalcoolique à la montée du véhicule), le respect de la distanciation sociale dans l'enceinte des gares et des lieux de regroupement des opérateurs a parfois été plus complexe à instaurer. À Kigali (Rwanda), des marquages au sol ont facilité le respect des règles sanitaires par les usagers. Au contraire, à Dakar, les files d'attente d'usagers se sont allongées, conséquence directe du taux de remplissage inférieur pratiqué par les conducteurs. Il en est de même à Nairobi, où des tensions ont pu éclater alors que les passagers se ruaient vers les véhicules (Delaunay et Baffi 2020).

Ces différents exemples issus des villes d'Afrique subsaharienne témoignent du rôle de laboratoire des lieux du transport artisanal dans les villes en développement. Leur forte fréquentation, y compris pendant l'épidémie de Covid-19, en font des lieux centraux dans les métropoles du Sud. Mais les lieux du transport¹ artisanal sont aussi des lieux de résistance, où l'imposition de règles et de normes exogènes telles que celles édictées par l'Organisation mondiale de la santé se heurte à la réalité et aux pratiques quotidiennes des acteurs locaux. L'introduction de certaines mesures sanitaires rappelle également le caractère adaptatif de ces services de transport auto-organisés, dont le fonctionnement s'inscrit dans le cadre de changements politiques, économiques et sociaux à l'échelle internationale (Steck 2004). Les lieux du transport artisanal s'apparentent alors à des « entre-deux » à la fois spatiaux, temporels et normatifs : lieux d'ancrage dans des métropoles en mouvement, ils révèlent les logiques différenciées des acteurs qui façonnent les villes des Suds à différentes échelles et s'avèrent représentatifs des processus de transition qui animent les villes en développement.

Aussi, c'est bien une lecture heuristique des lieux du transport artisanal qui est proposée dans ce chapitre, en considérant ceux-ci comme des observatoires privilégiés pour comprendre des sociétés et des territoires aussi complexes que les métropoles en développement. Les lieux du transport artisanal sont appréhendés plus particulièrement à l'aune de métropoles africaines où ces services constituent encore aujourd'hui bien souvent l'offre de transport collectif majoritaire, si ce n'est la seule offre. Afin de saisir la portée heuristique des lieux du transport artisanal, trois grilles de lecture sont proposées : au-delà de l'ancrage sectoriel, les transports et leurs lieux sont considérés au prisme de la géographie urbaine, politique et sociale. Avant tout, c'est le rôle structurant des lieux de transport qui est présenté, que ce soit à l'échelle du secteur artisanal lui-même, des pratiques citadines ou de métropoles souvent fragmentées. Ensuite, les gares et points de groupement sont analysés comme des lieux de pouvoir dans l'espace urbain, sources de tension et d'appropriation par différents groupes d'acteurs. Enfin, ce sont les lieux du transport artisanal comme sites d'affirmation du changement urbain qui sont examinés : l'introduction de nouveaux modèles et de nouvelles technologies laisse entrevoir des transformations socio-économiques plus profondes, représentatives des transitions que connaissent les métropoles en développement.

¹ Dans ce chapitre, l'expression « lieux *de* transport » fait référence aux lieux où s'effectue le transport (gares, véhicules, etc.) par différence avec les « lieux *du* transport », qui renvoient à une approche élargie, comprenant l'ensemble des lieux liés au transport (fonctions commerciales associées, espaces publics, etc.).

8.2. Des lieux qui façonnent les métropoles

Les lieux du transport artisanal structurent ce secteur économique comme la vie urbaine et l'essor des métropoles.

8.2.1. Le transport artisanal, un secteur structuré par ses lieux

Dans la plupart des villes des Suds, l'offre de transport repose en grande partie sur des opérateurs privés, qui proposent des services sur des réseaux à taille unique ou selon un fonctionnement de transport à la demande, avec une grande diversité de modes de fonctionnement. Ces services de transport sont apparus de façon spontanée dans des contextes où l'offre de transport institutionnel n'existe pas, ou lorsque celle-ci fait défaut. Ils se sont largement développés depuis la seconde moitié du XX^e siècle, au point d'assurer aujourd'hui l'essentiel des déplacements dans de nombreuses villes des Suds, par le biais de transports collectifs (minibus) ou semi-collectifs (tripoteurs, taxis-motos). Malgré la diversité des systèmes urbains, des modes de transport et des services, certaines caractéristiques communes justifient leur désignation sous une étiquette commune dans la littérature scientifique anglophone et francophone. Aussi, dès 1987, Xavier Godard propose la notion de « transport artisanal », pour souligner l'atomisation de la propriété des véhicules dans le secteur et l'autonomie des artisans. D'autres auteurs francophones cherchent à qualifier plutôt l'offre de transport fournie, à l'instar d'Adrien Lammoglia (2013), qui parle de transports « adaptatifs ». Dans la littérature anglo-saxonne, le terme de *paratransit* s'attache avant tout à décrire une offre de transport très flexible, qui n'est pas déterminée par des horaires fixes et qui peut s'articuler avec une offre de transport plus capacitaire (Salazar-Ferro 2015). Qu'elles portent sur le mode de fonctionnement des opérateurs ou sur le type de service fourni, ces définitions soulignent les aspects structurants du secteur et de son organisation. Elles s'opposent à l'imprécision, voire à la conception normative et ethnocentriste de l'expression de « transport informel », qui définirait ceux-ci en négatif des transports formels (Godard et Teurnier 1992 ; Wester 2018).

L'organisation du secteur et ses logiques de fonctionnement s'observent bien à l'échelle des gares et des points de stationnement. Étant donné la logique d'atomisation du secteur artisanal, la concurrence interne est particulièrement forte. En effet, dans un contexte où le taux de chômage demeure élevé, l'existence de faibles barrières à l'entrée du secteur explique que le transport artisanal constitue un « secteur refuge » pour nombre d'individus. Aussi les exploitants s'organisent avant tout pour définir et faire appliquer les règles qui déterminent les mouvements des véhicules : pour cela, ils se regroupent en un même lieu, créant alors des gares ou des points d'arrêt (Godard et Teurnier 1992). Par exemple, à N'Djaména, au Tchad, les opérateurs de taxis-motos se regroupent de façon spontanée dans l'espace urbain, sous

le contrôle des organisations professionnelles qui contrôlent l'accès aux points de regroupement, et vérifient l'affiliation des chauffeurs et s'ils sont autorisés à y accéder (Heinrichs *et al.* 2016). En général, ces organisations professionnelles déterminent les parcours de chacun, l'ordre de départ des véhicules, la répartition des passagers et elles autorisent les conducteurs à revenir dans la gare en fin de course, en l'échange du paiement d'un forfait. Ces organisations assurent aussi une protection des exploitants, que ce soit dans les rapports avec les usagers ou avec les autorités locales, à l'instar des syndicats de taxis-motos à Lomé (Guézéré 2012).

Par ailleurs, le rôle structurant des gares et points de regroupement en fait également des points d'ancrage et des repères pour les acteurs du secteur. En effet, un nombre important d'acteurs gravitent dans le secteur du transport artisanal et autour : dans le cas du transport collectif, les conducteurs sont souvent secondés par des receveurs, qui collectent les recettes auprès des passagers et veillent au bon déroulement du trajet. Des « coxeurs » – jouant le rôle de dispatcheurs – assistent également les équipages, pour assurer la répartition des passagers entre les différents véhicules dans l'enceinte des gares ou des espaces de (dé)chargement des véhicules. Ces individus, dont l'activité pourrait être considérée comme marginale, se sont progressivement affirmés comme des maillons indispensables dans la fourniture de services (Seck 2006) et leur fonction est intrinsèquement liée à l'espace de la gare. Pour nombre de ces individus, la gare constitue un sas, fournissant un premier emploi pour les migrants qui arrivent en ville, voire un tremplin (Lombard *et al.* 2004). Outre les représentants des organisations professionnelles (dont le siège est souvent situé dans l'enceinte des gares), des employés chargés de l'entretien des véhicules et des mécaniciens se rassemblent dans ces espaces pour vendre leurs services au quotidien. Au-delà de ces différents acteurs dont l'activité se rapporte directement au service de transport, des activités connexes s'épanouissent dans les gares ou arrêts, notamment liées au commerce.

À partir du lieu de regroupement des conducteurs, qu'il prenne la forme d'un arrêt, d'une gare ou d'un point de stationnement, s'opère donc une formalisation du secteur, qui le distingue des services opérés dans la clandestinité. En Afrique du Sud par exemple, cette différenciation amène à dissocier d'une part les transports de type « taxi collectif » qui existent dans les *townships*², les *amaphelas*, et d'autre part les services de transport artisanal reconnus et régulés par les autorités, les *black taxis* ou

² Les *townships* sont, à l'origine, des lotissements planifiés pour les populations africaines. Ils sont devenus plus largement des quartiers africains et métis, changement lié aux évolutions des politiques urbaines dans le cadre de l'apartheid. Ce mot désigne un paysage urbain très spécifique et s'oppose à d'autres formes d'occupation moins formelles de l'espace urbain, telles que les bidonvilles, par exemple.

minibus. Les *amaphelas* sont des taxis clandestins qui circulent selon des itinéraires erratiques, à la demande du client, ce qui explique leur appellation, qui signifie littéralement « cafard », par analogie avec le rythme saccadé avec lequel avancent les conducteurs. Dans son observation de l'activité des opérateurs d'*amaphelas*, Bradley Rink (2022) précise que ceux-ci parcourent l'espace des *townships* sans discontinuer, en l'absence de point d'ancrage où ils puissent s'arrêter. Au sein du continuum qui existe entre activité informelle et formelle, et le long duquel se déclinent notamment les services de transport clandestin, les services de motos-taxis (service de type taxi) et les services de minibus collectifs (service sur un réseau à taille unique), la typologie des points d'arrêt, lieux de regroupement des opérateurs et gares apporte des repères.

8.2.2. Les gares et arrêts de transport artisanal : des lieux de ressources et de sociabilité

Pour les citoyens, les lieux de transport constituent de véritables ressources urbaines : lieux de centralité, ils catalysent les activités et voient se tisser les liens sociaux. Dans les villes des Suds, notamment les villes d'Afrique subsaharienne, une part importante de la population vit dans des conditions de précarité économique et sociale qui se matérialisent bien souvent par une relégation spatiale dans des quartiers périphériques (Chaléard *et al.* 2014). L'accessibilité aux ressources urbaines (lieux d'emploi, d'achats, de formation, etc.) est alors identifiée comme un outil d'inclusion sociale et spatiale et un levier pour lutter contre la pauvreté (Farrington 2007 ; Bertrand 2010 ; Paquette 2010 ; Fol et Gallez 2013), et les lieux de transport s'apparentent à des lieux centraux pour accéder aux opportunités urbaines. Outre l'accès aux réseaux qu'ils offrent dans un contexte de relégation spatiale, les lieux de transport sont souvent des sites où se concentrent les activités. En effet, transport et commerce demeurant des activités intimement liées, les gares et arrêts sont des lieux privilégiés d'implantation des marchands (Monnet 2007). Les vendeurs ambulants profitent des temps d'attente des passagers pour proposer leurs services et biens. Ces pratiques commerciales évoluent parallèlement à la féminisation de l'emploi : alors qu'elles sont souvent chargées des achats du foyer et de la préparation des repas, les femmes voient dans ces services et dans la proximité entre lieux de transport et lieux de consommation une opportunité pour optimiser leur temps (Baffi 2012).

Comme le suggère ce lien entre transport et commerce, loin d'être uniquement des lieux de passage et de mouvement, les lieux de transport sont également des lieux de rencontres, d'échanges et d'interactions. La fonction sociale de la gare a été précisément analysée par Jean-Fabien Steck (2004) à travers la gare routière de Yamoussoukro, lieu de brassage multiscalaire qui représente tout autant un lieu de transport qu'une destination en soi pour les Ivoiriens. Jean-Fabien Steck souligne

également la portée réflexive de la gare, véritable miroir des transformations et des tensions à l'œuvre dans la société, qui la rapproche alors d'un espace public. Toutefois, cette analogie interroge la notion même d'espace public, qui n'apparaît pas toujours appropriée pour appréhender les modalités de l'urbanisation dans les villes d'Afrique subsaharienne (Piermay 2002) : dans certains cas parce que la dichotomie entre espace public et espace privé n'existe pas ; dans d'autres cas car l'absence d'espace public témoigne de l'héritage de pouvoirs coloniaux qui ont imposé leur domination politique à travers l'aménagement urbain. Cela fut le cas en Afrique du Sud, où pendant des décennies l'urbanisme d'apartheid a été pensé pour minimiser les espaces d'interaction de la population ségréguée, afin d'éviter toute velléité de rassemblement politique et finalement de soulèvement (Houssay-Holzschuch et Teppo 2009). Aussi, pendant plusieurs décennies, l'espace du transport s'est avéré l'un des seuls lieux de rencontre et d'une certaine mixité sociale dans les métropoles sud-africaines (Baffi 2016). C'est dans les transports en commun que se sont alors cristallisés les rapports sociaux des populations ségréguées, donnant lieu à des cérémonies religieuses, à des manifestations contre le régime, mais aussi à des affrontements entre les populations africaines, *coloureds*³ et asiatiques. Pendant l'apartheid, ces lieux donnaient plus largement à voir les tensions à l'œuvre dans une société sud-africaine dont l'identité était reniée par l'État et la planification d'apartheid. Le lieu de transport était alors un lieu d'expression, un défouloir social et politique et un des éléments constitutifs d'une culture africaine en germe à cette époque (Freund 2007).

8.2.3. Des polarités au sein d'espaces urbains fragmentés

Points de départ ou d'arrivée, les lieux de transport impulsent les mobilités et donnent à lire les flux qui animent la ville et les rythmes des dynamiques urbaines⁴. À travers eux, ce sont des centralités qui émergent, tout comme des espaces de relégation et de nouveaux fronts d'urbanisation. À l'échelle de la ville, la fréquentation des gares et lieux de transport reflète le *spatial mismatch* qui existe dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne (Naudé 2008 ; Lall *et al.* 2017), c'est-à-dire le décalage entre répartition des emplois et répartition des lieux de résidence. Au Cap ou à Dakar et Abidjan, les gares des quartiers périphériques de la ville constituent les principaux pôles émetteurs de flux le matin et les gares du centre-ville

³ Les *Coloureds* sont les descendants des Malais, amenés dès le XVII^e par les colons hollandais et qui se sont progressivement métissés avec la population sud-africaine. Les *Coloureds* sont historiquement très présents dans la ville du Cap.

⁴ Dans des villes où il existe parfois peu de statistiques et où les données sont souvent parcellaires, c'est d'ailleurs fréquemment à l'échelle des gares et des lieux de transport que s'effectuent les comptages pour appréhender les flux de déplacement.

les pôles récepteurs. Par ailleurs, l'intensité de ces mouvements pendulaires s'observe également à travers la répartition entre heures de pointe et heures creuses. Les heures de pointe commencent généralement à l'aube et, pendant plusieurs heures, les gares sont saturées, tout comme en fin d'après-midi et jusqu'au début de la soirée. À ces heures de surfréquentation des lieux de transport, pendant lesquelles les opérateurs ne font pas ou peu de pauses, succèdent des heures où les gares deviennent des lieux de détente pour les conducteurs, qui passent le temps en jouant, dormant ou discutant (figure 8.1). Les fortes fluctuations qui existent entre heures creuses et heures de pointe aboutissent même dans certains cas à la disparition des gares une fois l'heure de pointe terminée, comme à Abidjan (Kassi-Djodjo 2015).



Figure 8.1. Les conducteurs jouent aux cartes pendant les heures creuses dans la gare de minibus de Station Deck, au Cap (source : Solène Baffi (2010))

Enfin, la diffusion des lieux de transport à l'échelle des métropoles renseigne sur les dynamiques de l'urbanisation et l'apparition de nouveaux quartiers en lien avec une croissance urbaine intense. Or, ces nouveaux quartiers, constitués parfois principalement d'habitats précaires, se situent bien souvent en périphérie et sont peu ou pas connectés aux réseaux existants. Ces nouveaux fronts d'urbanisation représentent alors une demande nouvelle et majeure à satisfaire pour les opérateurs du transport artisanal. Jérôme Lombard *et al.* (2004) l'illustrent à Dakar : la mise en place de nouvelles têtes de ligne vers les quartiers qui se développent, en marge de l'aire de desserte des transports publics, sert de légitimation de leur activité aux opérateurs de transport artisanal. À Abidjan, Irène Kassi-Djodjo (2015) souligne que la corrélation établie entre l'apparition de nouvelles gares et la croissance démographique des quartiers tend à s'effacer. Le nombre de gares augmente désormais avant tout dans les

quartiers où se concentrent les activités économiques, aux dépens de certains quartiers résidentiels. Dans ce cas de figure, c'est donc la nature même du processus d'urbanisation qui est éclairée à travers la stratégie de desserte du transport artisanal. Tamara Kerzhner et Karel Martens (2018) proposent une analyse similaire concernant le secteur des minibus à Lubumbashi : « La nature évolutive et auto-organisée du réseau de transport artisanal dans les tissus urbains informels pose la question de ses effets sur l'usage des sols, sur le développement de centralités urbaines commerciales et industrielles comme sur le coût et la densité des logements. À ce sujet, les décisions des conducteurs – concernant quand et où lancer un nouvel itinéraire ou définir une nouvelle gare – pourraient bien jouer un rôle important dans la composition urbaine des villes en forte croissance⁵. » Aussi, les services de transport artisanal jouent un rôle pilote, de services précurseurs précédant la création de lignes de transport public, l'évolution des lieux de desserte reflétant les rythmes et les dynamiques de l'urbanisation. Analyser les métropoles des Suds à travers les lieux du transport artisanal donne plus généralement à comprendre le fonctionnement de sociétés urbaines qui peuvent résister aux grilles de lecture élaborées dans les pays anciennement industrialisés.

8.3. Des lieux à forts enjeux et relations de pouvoir

Qu'il s'agisse de faire place à ces lieux en ville, de les intégrer ou non dans la planification ou d'y déployer des pratiques identitaires spécifiques, les jeux de pouvoir et les dynamiques sociales et politiques qui s'y déploient s'avèrent intenses.

8.3.1. Des lieux s'imposant dans l'espace urbain

À travers leur dimension structurante, les gares contribuent à rendre visibles le transport artisanal ainsi que son écosystème, les intérêts de ses acteurs et les flux qui l'animent. Or cette affirmation des gares dans le paysage urbain n'est pas sans créer de tensions : d'abord parce qu'elle se fait aux dépens d'autres acteurs urbains, ensuite car elle pose la question de l'adéquation de ce secteur avec les normes et les règles de l'espace issues des standards internationaux, enfin parce qu'elle contribue également à mettre en lumière les dissensions qui animent un secteur complexe et hétérogène. Avant tout, il faut rappeler que les espaces du transport artisanal se créent le plus souvent spontanément, à partir de l'utilisation régulière d'espaces vacants dans les villes, que ce soit à N'Djaména (Heinrichs *et al.* 2016), à Dakar (Lombard *et al.* 2004) ou à Abidjan (Kassi-Djodjo 2015). Si ces espaces acquièrent progressivement une

⁵ Traduction de l'auteure.

dimension officielle, comme c'est le cas à Dakar ou encore dans les *camps*⁶ de Dar es Salaam en Tanzanie, ce n'est pas le cas dans toutes les villes. En outre, l'émergence spontanée de ces sites se fait souvent aux dépens d'autres usages de l'espace public et d'autres individus ou groupes d'individus. Les conflits d'usage sont d'autant plus réguliers que les lieux du transport se situent le plus souvent à proximité de carrefours, d'intersections, voire dans certains cas directement sur la voirie. À N'Djaména, Dirk Heinrichs *et al.* (2016) précisent que ces conflits d'usage concernent les motos-taxis et les commerçantes, dont l'accès aux étals est gêné par les véhicules qui stationnent. Dans ce cas, il n'existe pas de sortie de conflit évidente, puisque exploitants de transport et commerçantes utilisent l'espace public à des fins personnelles, et les autorités locales prônent alors le laissez-faire. Ces difficultés concernent également la circulation des piétons aux abords des gares, compliquée par l'absence de signalétique et augmentant dans certains cas le nombre d'accidents.

L'informalité dans laquelle évoluent ces lieux de transport résulte également de stratégies de la part des opérateurs et des organisations professionnelles. Jérôme Lombard *et al.* (2004) montrent que l'absence d'officialisation bénéficie à ces acteurs, qui échappent ainsi à la fiscalisation. Cette stratégie répond d'une part aux contraintes des opérateurs, qui cherchent à optimiser leur modèle économique et à minimiser les dépenses quotidiennes en échappant aux taxes. D'autre part, cette option est aussi un atout pour les organisations professionnelles et les syndicats, qui sont alors capables d'instaurer un rapport de force et d'entamer des négociations avec les pouvoirs publics pour déterminer eux-mêmes le montant des taxes à payer en l'absence d'une réglementation claire. Le vide juridique et législatif dans lequel se développent les gares favorise en outre le développement de pratiques violentes, voire mafieuses. À Abidjan, Irène Kassi-Djodjo (2015) mentionne le rôle d'acteurs appelés *gnamboro*, qui effectuent un véritable racket auprès des exploitants de transport et des autorités locales au bénéfice des syndicats. Ces individus imposent leur contrôle sur les gares dans la violence et sont devenus des acteurs incontournables du secteur. Lisa Seftel (2020) rapporte un fonctionnement similaire en Afrique du Sud, où les organisations professionnelles n'hésitent pas dans certains cas à avoir recours à la violence pour asseoir leur pouvoir et leur contrôle territorial. En effet, le contrôle des « routes » (c'est-à-dire des tronçons sur lesquels sont autorisés à exercer les membres des organisations professionnelles) s'obtient parfois en ayant recours aux services de tueurs à gages. Or seules les organisations les plus riches sont en mesure d'avoir

⁶ Espaces dans lesquels se regroupent les conducteurs de taxis-motos. Les conducteurs doivent être cooptés pour accéder à ces *camps*, qui constituent aujourd'hui des organisations professionnelles reconnues par les pouvoirs publics.

recours à ce type de service, accroissant ainsi leur emprise... et leurs ressources financières.

Cet exemple, certes extrême, dénote l'intrication des logiques de pouvoir, de criminalité et d'informalité qui se déploient dans les espaces d'entre-deux créés par le transport artisanal. Les lieux du transport s'apparentent alors parfois à des zones de non-droit, dans lesquelles pourraient s'épanouir des activités informelles et criminelles. Les frontières poreuses qui existent parfois entre l'activité du transport artisanal et les activités criminelles sont en grande partie liées à l'importance des flux d'argent liquide qui transitent quotidiennement et qui facilitent le blanchiment d'argent (Seftel 2020). Plus généralement, la contiguïté qui existe entre ces activités fait écho à l'entre-deux dans lequel évolue le secteur. Cet entre-deux permet de considérer aussi bien l'aspect visible du transport artisanal, c'est-à-dire le service fourni, que l'informalité dans laquelle le secteur évolue et qui questionne le rapport à la norme. Ce rapport à la norme et à la règle transparait notamment lorsque les activités du transport artisanal et les activités criminelles contribuent à créer un climat d'insécurité qui se répercute sur la sécurité urbaine en général (Kassi-Djodjo 2015).

8.3.2. Une planification des lieux du transport artisanal en négatif

À plus large échelle, au-delà de l'analyse de leur fonctionnement et des acteurs qui les animent, les gares, les arrêts ou les points de regroupement cristallisent les intérêts et les objectifs des acteurs de l'espace urbain. Ils s'apparentent à des objets de pouvoir et des lieux de conquête. En effet, la multiplication de ces lieux et leur diffusion dans l'espace urbain traduisent l'existence de processus de territorialisation et rappellent que si les réseaux sont des « instruments du pouvoir » (Raffestin 1980), les gares constituent les nœuds de ces réseaux, c'est-à-dire leurs points de contrôle et leurs portes d'accès. Le contrôle des gares et des lieux du transport artisanal devient donc un enjeu stratégique dans les villes des Suds ; à travers le contrôle de ces territoires, c'est la capacité à imposer des normes sur le service et le secteur qui se joue. Alors que l'émergence des lieux du transport artisanal dénote le poids économique et social des acteurs de ce secteur, l'absence de prise en compte de ces lieux, ou leur prise en compte en négatif, rappelle en retour le pouvoir de régulation des différents acteurs considérés comme légitimes pour distinguer ce qui relève du formel et ce qui ne l'est pas.

Si le flou du statut des lieux du transport artisanal bénéficie aux exploitants et aux organisations professionnelles, il fait également l'objet de stratégies de la part des pouvoirs publics régionaux et nationaux comme des autorités locales. Dans le cas ivoirien, Irène Kassi-Djodjo (2015) rappelle que le déploiement actuel des gares répond à l'interdiction du transport artisanal pendant plusieurs décennies au sein de

l'espace urbain, pour protéger les activités de la compagnie de bus publique, la SOTRA. Pendant longtemps, les *woro-woro* (taxis collectifs) et les *gbakas* (minibus collectifs) n'étaient autorisés à circuler que dans les espaces périphériques, jusqu'à ce que l'accès au centre-ville leur soit permis en raison du déclin de la SOTRA et de l'insuffisance d'offre de transport. Toutefois, malgré l'évolution de la réglementation, les gares et autres lieux de transport n'apparaissent pas sur les plans d'aménagement de la ville. Le laissez-faire des autorités dénote une prise en compte tacite du rôle joué par ces services de transport dans un contexte où les services publics ne sont pas à même de répondre à la demande de déplacement, sans pour autant pleinement reconnaître la fonction de ces services à l'échelle de l'espace urbain. Enfin, dans certains cas, l'absence de formalisation traduit également les conflits d'échelle ou le manque de coordination qui existent entre les différents échelons territoriaux des autorités elles-mêmes, à l'instar de ce que l'on observe à Dakar, où la gestion des gares est régulée, mais celle-ci incombe tantôt aux communes d'arrondissement, tantôt aux villes (Lombard *et al.* 2004).

L'absence d'intégration du transport artisanal dans les plans d'aménagement et les documents de planification illustre le manque manifeste d'informations sur ce secteur (Klopp et Cavoli 2019). Elle témoigne aussi du peu de considération que lui portent les décideurs locaux, au vu de sa faible conformité avec les normes et les modèles de villes qu'ils souhaitent développer. Dans certains cas, les territoires du transport artisanal sont pris en compte dans les plans d'aménagement urbain, comme cela a été le cas au Cap. La rénovation d'un *shopping mall* situé dans le grand *township* africain de Khayelitsha a donné lieu à la construction d'une gare destinée aux minibus, avec des quais et une signalétique adaptée. Cependant, la planification de ce lieu n'a pas été réalisée en concertation avec les exploitants de transport artisanal et elle se situe à proximité d'une entrée du *shopping mall* peu empruntée et mal connectée au réseau viaire du *township*. Aussi, malgré l'existence d'un site aménagé (figure 8.2), les exploitants de minibus continuent de se regrouper et de charger des passagers depuis l'entrée située de l'autre côté du *shopping mall*, par laquelle transitent de nombreux voyageurs et orientée en direction des quartiers les plus denses du *township* (figure 8.3). Dans ce cas, la volonté de planification de la gare de minibus se heurte à l'absence de prise en compte des pratiques des usagers et des logiques économiques des acteurs du transport artisanal. Il en résulte une situation ambiguë où la gare de minibus, informelle, est tolérée par les pouvoirs publics, tandis que les infrastructures construites de l'autre côté du *shopping mall* sont appropriées par d'autres groupes d'usagers, à savoir les clients et vendeurs des magasins, qui y stationnent leurs véhicules.



Figure 8.2. La gare de minibus rénovée du shopping mall d'Ekuphumleni à Khayelitsha, au Cap (source : Solène Baffi (2010))



Figure 8.3. De l'autre côté du shopping mall d'Ekuphumleni : la gare de minibus occupée par les exploitants (source : Olivier Ninot (2010))

Enfin, il est également important de mentionner que dans d'autres *shopping malls*, l'accès aux minibus n'est pas toléré (figure 8.4). Dans ce cas, ce sont les externalités négatives du transport artisanal qui sont ciblées (bruit, pollution, possible congestion), mais également l'image de ce mode de transport, qui n'est pas conforme aux standards et au modèle d'un *shopping mall* moderne, accueillant et propre. Là où les autorités locales peinent parfois à imposer leurs règles, les acteurs économiques n'hésitent pas

à construire des enclaves hermétiques aux services, aux logiques de territorialisation et aux normes du transport artisanal.



Figure 8.4. À proximité du shopping mall de Bayside (au Cap), les restrictions d'accès pour les minibus-taxis (source : Solène Baffi (2013))

8.3.3. « L'esprit des lieux » du transport artisanal : un monde à part entière

L'inadéquation, tout comme le refus, du transport artisanal et de ses lieux avec les règles et les normes prévalentes renvoient à l'informalité à laquelle est assigné ce secteur. Pour Jean-Fabien Steck (2015, p. 100), plutôt que d'appréhender cette informalité à l'aune de la dichotomie qu'elle est supposée former avec le secteur informel, il faut s'intéresser à l'écart qui existe entre les deux et à la façon dont il « se gère ». Dans le cas du secteur artisanal, de cet écart résultent des pratiques, des normes qui lui sont propres et qui s'observent à l'échelle des gares, des lieux de transport et lieux du transport (qui peuvent être fixes ou mobiles, par exemple à bord des véhicules), et dans l'espace urbain, au point de construire un véritable « esprit des lieux » du transport artisanal.

Tout d'abord, le fonctionnement du secteur s'organise à partir de ce que Chris Zegras, Emily Eros et Shomik Mehndiratta (2015) dénomment des informations cachées, qui sont partagées par des initiés. Ces informations cachées portent sur le service et son fonctionnement (destination des véhicules, organisation du service à la demande, tarifs pratiqués, etc.). Elles s'apparentent à des savoirs vernaculaires difficiles à déchiffrer pour le non-initié. À l'intérieur du véhicule, de véritables rituels régissent l'organisation de l'équipage (le conducteur et le receveur) et des passagers, qu'il s'agisse du siège où s'asseoir selon la destination de chacun, du mode de collecte de l'argent liquide entre les passagers et le receveur, ou encore de l'annonce de l'arrêt souhaité. Les repères utilisés aussi bien par les équipages que par les passagers correspondent à des objets et à des marqueurs spécifiques au sein du paysage urbain : arbres, bâtiments spécifiques ou feux de signalisation. La sémiologie gestuelle qu'utilisent les usagers et les équipages pour communiquer entre l'espace de la rue et celui du véhicule relève de la même logique. Susan E. Woolf et Johan W. Joubert (2013) étudient certains de ces gestes utilisés à Johannesburg. Ils soulignent, d'une part, l'aspect évolutif de cette sémiologie, qui s'enrichit lorsque de nouveaux quartiers sont créés, et, d'autre part, son caractère multiculturel, car elle est utilisée par des individus qui ne parlent pas toujours la même langue.

Ensuite, les véhicules du transport artisanal eux-mêmes constituent des lieux d'ancrage identitaire au sein de l'espace urbain. Au Sénégal par exemple, les cars rapides participent à la construction de l'identité visuelle de la ville de Dakar, où les véhicules sont peints avec des couleurs vives spécifiques et comportent de nombreuses inscriptions. La diffusion de musique à un niveau sonore élevé est également caractéristique de ce secteur, tout comme le style de musique choisi par les conducteurs. Plus généralement, nombre de conducteurs et de propriétaires personnalisent leur véhicule pour afficher une appartenance culturelle, à une équipe de football par exemple ou à un groupe social à travers l'utilisation d'une iconographie spécifique. La personnalisation a aussi pour objectif de placer les véhicules et leurs passagers sous une protection divine ou mystique, qu'il s'agisse de Dieu, de marabouts ou d'autres formes de croyance. À Dakar, l'omniprésence de certaines inscriptions rappelle le poids central des confréries maraboutiques dans le secteur du transport artisanal, des cars rapides en particulier (Godard et Teurnier 1992). L'identité visuelle du secteur, les pratiques et les rituels qui lui sont associés, comme les modes de communication spécifiques créés participent alors à l'inscription du transport artisanal dans l'espace urbain, mais également à la construction d'un espace original et qui lui est propre.

Enfin, s'intéresser aux lieux du transport artisanal implique de considérer leur ancrage multiscale, lié à la dimension culturelle, ethnique et identitaire des groupes sociaux qui les animent. Cet ancrage se révèle par exemple à travers les logiques qui

animent la guerre des minibus en Afrique du Sud, de 1987 à 1994. Aussi connue sous le nom de *taxi war*, cette guerre fait référence à des affrontements qui secouent les *townships* des grandes villes et font des milliers de victimes, notamment parmi les civils. Pendant plusieurs années, le conflit se cristallise autour du contrôle des routes : à la fin de l'apartheid, les minibus sont désormais autorisés à desservir des territoires situés en dehors des *townships*. Cette ouverture du marché entraîne de violents affrontements entre exploitants, qui se disputent la répartition des itinéraires de circulation, en particulier des routes les plus lucratives. Mais ces affrontements doivent être mis en perspective des tensions ethniques et politiques qui traversent le pays à cette époque, qui font du transport artisanal un enjeu et un outil de territorialisation. Les affrontements opposent par exemple les partisans de l'African National Congress et ceux de l>Inkhata Freedom Party⁷ dans la province du KwaZulu-Natal. Ils mettent aussi aux prises des groupes ethniques différents, comme au Cap, où s'oppose l'association historique du *township* local à celle des migrants issus des bantoustans (Dugard 2001). Le territoire des associations de minibus correspond donc aux itinéraires et au périmètre que les opérateurs sont autorisés à desservir – selon les autorisations délivrées par les autorités locales, mais surtout en vertu des rapports de force entre acteurs – et il traduit également l'appartenance identitaire revendiquée par les membres des associations. Loin d'être uniquement une conquête économique, la *taxi war* dénote également la dimension politique, ethnique et culturelle qui se joue en arrière-plan et la portée multiscalaire du processus de territorialisation. L'esprit des lieux du transport artisanal renvoie donc à un espace politique qui dépasse les simples limites de la ville. L'affirmation du transport artisanal et de ses lieux s'avère ainsi particulièrement révélatrice des relations entre acteurs à l'œuvre dans les politiques et dans les pratiques. Elle manifeste aussi une tendance à l'hybridation des espaces des métropoles des Suds.

8.4. L'évolution du transport artisanal, reflet d'une hybridation de l'espace urbain

Cette hybridation peut s'apprécier de trois manières : par une fabrique urbaine qui procède par « bricolage institutionnel », par la mise en place de services hybrides entre transport artisanal et autres formes de transport et, depuis quelques années, par le rôle des outils numériques, qui viennent renouveler la fonction d'entre-deux des lieux du transport artisanal.

⁷ L'Inkhata Freedom Party est un parti politique sud-africain zoulou qui revendique le séparatisme territorial pour la population zouloue. Bien qu'initialement proche de l'ANC, des dissensions fortes apparaissent au tournant des années 1990, provoquant une véritable guerre civile dans la province du KwaZulu-Natal.

8.4.1. Le « bricolage institutionnel » comme mode de production de l'espace urbain

Au cours des dernières décennies, le transport artisanal s'est imposé comme un ensemble de services incontournables dans la plupart des villes des Suds, notamment d'Afrique subsaharienne. De nombreuses mesures de régulation ont été introduites par les autorités locales, dont l'objectif est aussi bien de limiter l'accès au secteur que d'en réformer le fonctionnement pour limiter les externalités négatives, voire dans certains cas, de le supprimer. De nombreux facteurs expliquent que ces mesures n'aient pas toujours été appliquées ou qu'elles aient entraîné des résistances, notamment lorsqu'elles ont été introduites trop brutalement et sans consultation avec les exploitants, comme ce fut le cas à Dar es Salaam (Rizzo 2014), aboutissant à l'échec du projet de *Bus Rapid Transit*⁸ dans sa première version. L'un des principaux obstacles à l'introduction de ces mesures de régulation concerne l'informalité dans laquelle évolue le transport artisanal. En effet, l'organisation et le fonctionnement du secteur relèvent de règles et de codes aussi bien formels qu'informels. Le transport artisanal catalyse les intérêts croisés d'acteurs variés, des exploitants eux-mêmes aux fabricants de véhicules et aux assureurs, en passant par les fonctionnaires et les policiers dans les villes où la corruption est répandue. Cet enchevêtrement de pratiques et d'intérêts transparaît dans les lieux du transport artisanal, qui constituent les points névralgiques du secteur. À partir de ces lieux, il est possible d'observer la superposition de normes et de règles ainsi que la mise en place d'arrangements, qui conduisent à parler d'un « bricolage institutionnel » pour évoquer les modes de régulation instaurés et dépasser la dichotomie entre formel et informel (Clever 2001).

La notion de bricolage institutionnel permet de considérer l'hybridation qui s'opère entre les règles établies par la pratique et par les exploitants eux-mêmes, d'un côté, et la réglementation élaborée par les pouvoirs publics, de l'autre. Dirk Heinrichs, Daniel Ehebrecht et Barbara Lenz (2017) l'illustrent à partir des processus de régulation des motos-taxis à Dar es Salaam. Les motos-taxis s'y regroupent dans des *camps*, c'est-à-dire des espaces créés spontanément, où stationnent les conducteurs lorsqu'ils n'effectuent pas de courses. Les membres des *camps* sont cooptés et obéissent à un certain nombre de règles concernant par exemple les itinéraires et les tarifs. Ils bénéficient d'une forme de protection de la part du groupe, notamment en cas de conflits avec les usagers. Nombre de ces *camps*, qui bénéficient parfois d'un

⁸ Le *Bus Rapid Transit* (transport rapide par bus) correspond à un système de transport capacitaire (autrement dit permettant d'héberger de nombreux voyageurs) et en site propre (c'est-à-dire disposant de voies de circulation réservées). Il se distingue du modèle de bus à haut niveau de service (BHNS) en ce qu'il porte principalement sur l'infrastructure de transport en tant que telle, laissant souvent de côté la question de son intégration urbaine, alors le BHNS fait aussi figure d'outil de planification des transports et d'aménagement urbain.

statut d'association, d'un président, d'un trésorier et d'un secrétaire, s'enregistrent également auprès des autorités locales, les *mtaa*. La reconnaissance et la formalisation de ces *camps* se manifestent en retour dans les critères d'obtention d'une licence d'exploitation posés par les autorités locales. Le conducteur de taxi-moto doit en effet préciser le *camp* auquel il est affilié (Heinrichs *et al.* 2017). Les autorités locales s'appuient ainsi sur des dispositifs instaurés dans l'informalité pour réguler le secteur, opérant de fait une formalisation de processus *bottom-up* (autrement appelés ascendants). Il n'en demeure pas moins qu'à Dar es Salaam, cette régulation des motos-taxis exclut de nombreux exploitants qui n'appartiennent pas à des *camps*. Dans d'autres cas, la formalisation et l'hybridation s'opèrent selon des processus *top-down* (descendants), notamment à travers l'équipement par les pouvoirs publics des lieux du transport artisanal : aménagements en dur, toilettes, signalétique ou panneaux solaires. En reconnaissant l'existence et la fonction du lieu, l'objectif des pouvoirs publics est de structurer et de formaliser l'utilisation des équipements et leur entretien. L'exemple mentionné précédemment du *shopping mall* de Khayelitsha révélait l'incapacité des pouvoirs publics à prendre en compte les logiques des usagers et des opérateurs dans la planification du lieu de transport. Mais depuis plusieurs années de nouvelles gares sont construites ou rénovées au Cap, dont certaines sont pourvues de panneaux solaires et de dispositifs de recyclage des eaux de pluie, comme dans les *townships* de Wallacedene (SA Roofing 2014) et de Nomzamo (City of Cape Town 2015), témoignant d'un processus de formalisation de la part des autorités locales. Ces aménagements participent non seulement à la reconnaissance du secteur, mais aussi à une meilleure articulation des lieux du transport avec les espaces environnants comme avec les pratiques des citoyens, pour qui ces gares deviennent des points d'accès aux ressources. Enfin, à travers la notion de bricolage institutionnel, c'est une caractéristique clé de l'urbanisation dans les villes du Sud qui transparait : l'existence de multiples pouvoirs – notamment celui des acteurs privés – dont les négociations, les arrangements et les résistances façonnent l'espace urbain (Jacquot *et al.* 2016).

8.4.2. Formaliser l'informalité : planifier des services hybrides

Le bricolage institutionnel ne porte pas uniquement sur les pratiques et les règles régissant les gares. Il renvoie également dans certains cas à la reconnaissance tacite des services apportés par le transport artisanal, comme au Cap. Depuis 2011, les véhicules de transport artisanal (minibus) n'ont plus le droit de circuler sur certains tronçons depuis la mise en service d'un *Bus Rapid Transit* (BRT), afin de limiter la concurrence. Toutefois, après plusieurs années, le service de BRT s'avère sous-dimensionné sur l'un des principaux tronçons de la métropole en heure de pointe. De plus, les tarifs plus élevés sur ces plages horaires, établis pour inciter à une meilleure répartition de la demande tout au long de la journée, s'avèrent prohibitifs pour une

partie des ménages. Aussi la municipalité tolère la réapparition des minibus sur ce tronçon, où les exploitants sont tacitement autorisés à charger les passagers qui attendent⁹.

Si cette reconnaissance de l'utilité du service de transport artisanal est surtout tacite, la municipalité du Cap envisage désormais d'instaurer un service « hybride ». Cette réflexion part du constat qu'en dépit de l'introduction du service de BRT, les minibus demeurent une composante essentielle du système de mobilité au Cap et qu'ils ne disparaîtront pas (Lesteven et Boutueil 2017). Au contraire, après plusieurs années de service, les limites observées du service de BRT attestent de l'inadaptation de ce mode de transport à certaines caractéristiques des villes d'Afrique du Sud, en tout cas comme unique mode de transport collectif à l'échelle de la métropole (Scordia et Munoz-Raskin 2019). Aussi, le concept de service « hybride » propose de jouer de la complémentarité des modes : dans cette configuration, le transport capacitaire dessert les principaux tronçons de l'espace urbain et les services de minibus assurent les services de rabattement, ou viennent compléter l'offre de transport capacitaire en heure de pointe (Salazar-Ferro et Behrens 2015). Pour l'instant ces services hybrides demeurent largement à construire au Cap. Ils sont d'ores et déjà prévus dans d'autres villes comme Dakar, où les futurs réseaux de trains de desserte régionale et locale et de BRT s'appuieront sur des services de rabattement exploités par le transport artisanal.

Par ailleurs, il est significatif que ce modèle « hybride » s'appuie sur des caractéristiques du transport artisanal telles que l'adaptabilité et la flexibilité du service, tout en faisant évoluer le modèle économique et en instituant des horaires et dessertes fixes pour les opérateurs. Ce processus de normalisation conduit finalement à retenir certaines caractéristiques des services du transport artisanal aux dépens des autres, et contribue alors à favoriser certains acteurs, lieux de transport et territoires plutôt que d'autres. C'est ce que suggère la définition de l'émergence proposée par Marianne Morange (2011, p. 349). Elle revient en effet sur l'étymologie de ce terme, pour désigner les mécanismes qui amènent certains territoires à « émerger » du sous-développement, et insiste ainsi alors sur les mécanismes de différenciation qui existent entre les territoires. Dans le cas du transport artisanal, l'émergence de ces services de transport « hybrides » pourrait alors se faire aux dépens de services encore immergés dans l'informalité (les *amaphelas* par exemple), renforçant les mécanismes de différenciation entre acteurs et services et les discontinuités dans l'espace urbain. Alors que le transport artisanal tend à se normaliser progressivement en s'adaptant à des standards qui cherchent à en diminuer l'informalité, en retour, l'intégration de ce

⁹ Entretien avec un représentant de la municipalité du Cap, réalisé en 2018.

secteur contribue à redéfinir, transformer, hybrider les modes de production de l'espace urbain.

8.4.3. Les outils numériques, des vecteurs de brouillage ?

Dans cette hybridation des services urbains, les outils numériques jouent un rôle central depuis plusieurs années, comme le reflète la formule de « révolution numérique », utilisée pour évoquer les transformations à l'œuvre dans les villes des Nords comme des Suds (Peyroux et Ninot 2019). Plus précisément, dans le secteur des transports urbains, la conjonction des supports mobiles et l'utilisation de la géolocalisation ouvrent de nouvelles perspectives. En matière de collecte de données de mobilité par exemple, il est désormais possible d'effectuer des relevés structurés de traces GPS des véhicules du transport artisanal, ouvrant alors des possibilités d'optimisation de l'exploitation des véhicules pour les opérateurs, d'amélioration de la régulation des transports pour les pouvoirs publics et de meilleure connaissance des recettes quotidiennes pour les propriétaires de véhicules. Mais l'introduction de ces outils déplace également les rapports de force entre les acteurs du secteur, en particulier lorsque celui-ci catalyse des intérêts nombreux et des flux financiers. Aussi, les conducteurs ne sont pas toujours enclins à partager le montant des recettes générées quotidiennement, en particulier avec les propriétaires des véhicules (au risque de voir la part à reverser au propriétaire augmenter). Plus généralement, l'introduction de ces outils tend à faire évoluer les relations entre acteurs et les modes de fonctionnement au sein du secteur, remettant potentiellement en question le rôle des lieux de transport.

En effet, outre la transformation de la gouvernance et des interactions entre acteurs, c'est également une évolution de l'offre et des conditions de travail des opérateurs que l'on observe. Le peu de barrières à l'entrée du secteur de la mobilité urbaine explique l'explosion du nombre d'opérateurs ces dernières années, portés par de nombreuses plateformes telles que SafeBoda, Heetch ou Gozem pour ce qui est des motos-taxis ; Uber, Bolt ou Yango pour les taxis ; ou encore SWVL concernant les bus à la demande. Or l'arrivée de nouveaux services se fait souvent aux dépens des opérateurs, dans un contexte où la compétition interne est intense, alors que les méthodes de régulation introduites par les plateformes tendent à renforcer la précarité des opérateurs (Rekhviashvili et Sgibnev 2020). Au-delà des conditions de travail des conducteurs, l'introduction de ces outils numériques remet en cause l'existence même de certaines professions connexes, à l'instar des « coxeurs » : dans le système porté par les applications, la dématérialisation de la rencontre entre l'offre et la demande rend obsolète ce métier qui consiste à aiguiller les passagers et à assurer un bon taux de remplissage des véhicules. Plus généralement, à travers l'utilisation de ces outils,

c'est également la fonction des lieux de transport comme espaces de régulation du secteur qui est remise en cause. Le déploiement de ces services s'effectue bien souvent hors des cadres réglementaires et des pratiques établies par les organisations professionnelles, en particulier pour obtenir des licences et des périmètres d'exercice. Au Caire, la plateforme SWVL a suscité la controverse en faisant reposer sa stratégie de développement sur l'obtention de permis accordés aux véhicules touristiques qu'elle utilise en fait bien plus largement, à destination des habitants de la ville (Schalekamp et Saddier 2020).

Finalement, les pratiques induites par l'utilisation des outils numériques conduisent aussi à redéfinir les lieux du transport dans les espaces urbains. Ainsi, un corollaire des polémiques provoquées par l'application SWVL au Caire concernait les problèmes de stationnement pour les véhicules de la plateforme, dont la responsabilité revenait alors au conducteur sans qu'il existe d'espace dédié ou de parking fourni par l'entreprise. L'absence de points d'arrêt pour les conducteurs de véhicules de transport avec chauffeur n'est pas sans rappeler les pratiques des conducteurs d'*amaphelas* dans les *townships* sud-africains, qui sillonnent les routes à la recherche d'usagers. Dans certains cas toutefois ces services numériques se matérialisent dans l'espace urbain. À l'aéroport du Cap par exemple, une aire de desserte réservée à l'*e-hailing*¹⁰ a été aménagée depuis 2017. Elle témoigne alors du caractère précurseur de villes des Suds où le transport à la demande existe depuis longtemps (figure 8.5).

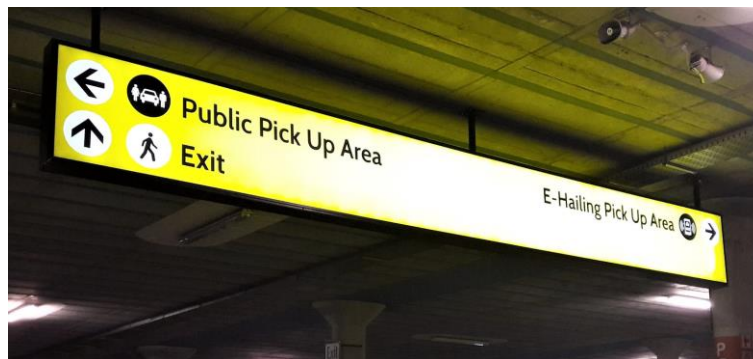


Figure 8.5. Un espace dédié à la prise en charge de passagers par les VTC à l'aéroport du Cap (source : Solène Baffi (2018))

Aussi, si ces plateformes s'inscrivent dans un tournant international et revêtent l'habillage de la « modernité » (Tanikawa *et al.* à paraître), elles renouvellent

¹⁰ Littéralement, le fait de héler électroniquement un véhicule.

également des pratiques qui tiennent du bricolage institutionnel tout en s'affranchissant de ses cadres territoriaux (les gares, les *camps* et autres points d'ancrage, ainsi que les territoires de desserte), contribuant à transformer les processus de régulation et des modes de production des services urbains. Entre l'adoption de tendances internationales et la réadaptation d'innovations locales, les outils numériques contribuent donc également à brouiller les trajectoires de développement. L'entre-deux des lieux du transport artisanal, entre espace matériel et virtuel, reflète alors le processus de transition économique et social dans lequel se situent les villes d'Afrique subsaharienne.

8.5. Conclusion

Loin d'être des « non-lieux » (Augé 1992), le *mobility turn* propose depuis le début des années 2000 de considérer les lieux du transport non seulement comme des vecteurs du mouvement, mais aussi comme des points d'ancrage dont la matérialité dépend de jeux d'acteurs (Sheller 2015) et qui sont des constructions territoriales à part entière (Jensen 2009). En effet, à une échelle mondiale, les lieux du transport donnent aussi bien à voir la place prépondérante des réseaux de communication dans nos sociétés que les configurations et les appropriations spécifiques locales et régionales. Aussi, pendant les premiers mois de la pandémie de Covid-19 en 2020, aux images de gares désertes dans les capitales européennes se sont opposées les files d'attente à l'entrée des véhicules dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne. Toutefois, si l'importance de ces lieux à l'échelle des sociétés contemporaines n'est plus à démontrer, leur analyse demeure complexe, notamment dans les métropoles des Suds, où le transport artisanal représente encore souvent l'offre majoritaire.

En effet, cette complexité tient notamment à la multiplicité des fonctions, des usages et des acteurs qui animent ces lieux. En s'affichant comme des « entre-deux », les lieux du transport artisanal s'affirment alors comme des observatoires idoines pour saisir certaines modalités de l'urbanisation dans les Suds. En particulier, la diversité de ces lieux renvoie au continuum de configurations qui caractérisent les services de transport artisanal, qu'il s'agisse d'arrêts informels en bord de route ou de gares aménagées et connectées à d'autres réseaux de transports collectifs. Quel que soit leur degré de formalisation, ces lieux jouent très souvent un rôle d'autant plus structurant qu'ils concernent des métropoles fragmentées. La dimension d'observatoire des lieux de transport artisanal se révèle aussi à travers les processus de territorialisation qui animent ces lieux, portés par des acteurs dont les normes et les intérêts sont parfois antagonistes, et à travers l'appropriation de standards et de technologies exogènes qui s'y joue. Les bricolages et les hybridations qui en résultent s'observent aujourd'hui par exemple aussi bien dans les gares de minibus des villes d'Afrique australe qu'au

sein des regroupements de conducteurs de motos-taxis d'Afrique de l'Ouest et sont autant d'avatars de sociétés et de territoires en transition.

Aussi, dans ces villes peut-être plus qu'ailleurs, les lieux du transport donnent à voir certains signes avant-coureurs et tendances de fond des transformations territoriales à l'œuvre. Leur diversité et leur complexité nous rappellent finalement la nécessité de multiplier les grilles de lecture et les ancrages disciplinaires (géographie, urbanisme, sociologie, anthropologie, économie, etc.) pour comprendre aussi finement que possible les trajectoires de développement qui se dessinent.

8.6. Bibliographie

- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Le Seuil, Paris.
- Baffi, S. (2012). Pratique d'une métropole émergente par les usagers des transports en commun, le cas du Cap, Afrique du Sud. *EchoGéo*, 21 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13139>.
- Baffi, S. (2016). Le chemin de fer et la ville dans les processus de territorialisation en Afrique du Sud : de la séparation à l'intégration territoriale ?. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Baffi, S. (2017). De la mobilité à l'accessibilité : l'évolution des transports comme ressources dans la ville sud-africaine. *EchoGéo*, 40 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/echogeo.14931>.
- Bertrand, M. (2010). Introduction. *Revue Tiers-Monde*, 201(1), 7–23.
- Chaléard, J-L. (dir.) (2014). *Métropoles aux Suds, le défi des périphéries ?*. Karthala, Paris.
- City of Cape Town (2015). City opens green taxi rank with solar panels, kiosks and washing facilities in Nomzamo [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.tct.gov.za/en/news-and-alerts/press-releases/articles/city-opens-green-taxi-rank-with-solar-panels-kiosks-and-washing-facilities-in-Nomzamo/article-copy/> [Consulté le 20 juillet 2021].
- Cleaver, F. (2001). Institutional bricolage, conflict and cooperation in Usangu. Tanzania. *IDS bulletin*, 32(4), 26–35.

- Delaunay, T., Baffi, S. (2020). Les impacts de la crise sanitaire du Covid-19 sur les systèmes de mobilité en Afrique : dépendance aux transports collectifs, résilience des artisans, mutations de la gouvernance et diffusion des innovations [En ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.codatu.org/actualites/les-impacts-de-la-crise-sanitaire-du-covid-19-sur-les-systemes-de-mobilite-en-afrique-dependance-aux-transports-collectifs-resilience-des-artisans-mutations-de-la-gouvernance-et-diffusion-des-inn/> [Consulté le 16 juillet 2021].
- Dugard, J. (2001). From Low Intensity War to Mafia War: Taxi Violence in South Africa (1987–2000). Rapport, Centre for the study of violence and reconciliation, Le Cap [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://help.csvr.org.za/wp-content/uploads/2001/01/fromlowintensity.pdf> [Consulté le 16 juillet 2021].
- Farrington, J.H. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourse in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15, 319–330.
- Fol, S., Gallez, C. (2013). Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. Dans *Colloque Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*. LabEx Futurs Urbains, Marne-la-Vallée [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00780292/>.
- Freund, B. (2007). *The African City: A History*. Cambridge University Press, New York.
- Godard, X. (1987). Transports privés, transports publics, expériences de villes du Tiers-Monde. INRETS. Synthèse INRETS n°3, Bron.
- Godard, X., Teurnier, P. (1992). *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public*. Karthala, Paris.
- Guézéré, A. (2012). Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux. *Géographie, économie, société*, 1(1), 53–72.
- Heinrichs, D., Goletz, M., Lenz, B. (2016). Negotiating territory: strategies of informal transport operators to access public space in urban Africa and Latin America. *Transportation Research Procedia*, 25, 4507–4517.
- Heinrichs, D., Ehebrecht, D., Lenz, B. (2017). Moving beyond informality? Theory and reality of public transport in urban Africa. Dans *Urban Mobilities in the Global South*, Uteng, T.P., Lucas, K. (dir.). Routledge, Londres, 134–154.
- Houssay-Holzschuch, M. (2006). *Antimondes. Espaces en marges, espaces invisibles*. L'Harmattan, Paris.
- Houssay-Holzschuch, M., Teppo, A. (2009). A mall for all? Race and public space in post-apartheid Cape Town. *Cultural geographies*, 16(3), 351–379.

- Jacquot, S., Sierra, A., Tadié, J. (2016). Informalité politique, pouvoirs et envers des espaces urbains. *L'Espace Politique*, 29 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.3805>.
- Jensen, O.B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements—urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, 4(1), 139–158.
- Kassi-Djodjo, I. (2015). Foisonnement des gares spontanées et recomposition du paysage urbain d'Abidjan. *Le journal des Sciences sociales*, 12(2), 165–176.
- Kerzhner, T., Martens, K. (2018). The role of labour informality in paratransit services: case study of Lubumbashi, Democratic Republic of Congo. Dans *Transportation Research Board Annual Meeting*. Washington.
- Klopp, J., Cavoli, C. (2019) Mapping minibuses in Maputo and Nairobi: engaging paratransit in transportation planning in African cities. *Transport Reviews*, 39(5), 657–676.
- Lall, S.V., Henderson, V.M. Jr, Venables, A.J. (2017). Africa's Cities: Opening Doors to the World. Rapport, Banque mondiale, Washington.
- Lammoglia, A. (2013). Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles. Comparaison de services français et sénégalais. Thèse de doctorat, Université d'Avignon, Avignon.
- Lesteven, G., Boutueil, V. (2018). Is paratransit a key asset for a sustainable urban mobility system? Insights from three African cities. Dans *Transportation Research Board Annual Meeting*. Washington.
- Lombard, J., Sakho, P., Bruez, F., Baillon, A. (2004). Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs. *Autrepart*, 4(4), 115–134.
- Lombard, J., Ninot, O. (2012). Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest. *Echogéo*, 20 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13127>.
- Lomme, R. (2008). Should South African minibus taxis be scrapped? Formalizing informal urban transport in a developing country. Dans *CODATU XIII Conference*. Ho Chi Minh Ville.
- Monnet, J. (2007). Ambulantage et métropolisation. *Cybergeo* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.5565>.
- Monnet, J. (2010). Le territoire réticulaire. *Anthropos*, 227, 91–104.
- Morange, M. (2011). « Émergence locale » et régénération urbaine au centre-ville du Cap. *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 88(3), 348–360.
- Naudé, W. (2008). Is there a spatial mismatch in South Africa's metropolitan labour market?. *Cities*, 25, 268–276.

- Paquette, C. (2010). Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico. Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité. *Revue Tiers-Monde*, 1, 157–175.
- Peyroux, É., Ninot, O. (2019). De la « smart city » au numérique généralisé : la géographie urbaine au défi du tournant numérique. *L'information géographique*, 83(2), 40–57.
- Piermay, J.L. (2002). L'invention de la ville en Afrique subsaharienne. *Historiens et géographes*, 379, 59–65.
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Lexis, Paris.
- Rekhviashvili, L., Sgibnev, W. (2020). Theorising informality and social embeddedness for the study of informal transport. Lessons from the marshrutka mobility phenomenon. *Journal of Transport Geography*, 88 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.006>.
- Roy, A. (2005). Urban Informality. Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 147–158.
- Rink, B. (2022). Capturing amaphela: Negotiating township politics through shared mobility. *Geoforum*, 136, 232–241. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.010>.
- Rizzo, M. (2014). The political economy of an urban megaproject: the Bus Rapid Transit project in Tanzania. *African Affairs*, 114(455), 249–270.
- SA Roofing (2014). First 'green' transport facility in South Africa unveiled [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.victronenergy.com/upload/documents/20141010_SAR_OCTOBER_2014_PG-6-9_TAXI_RANK.pdf [Consulté le 20 juillet 2021].
- Salazar-Ferro, P., Behrens, R. (2015). From direct to trunk-and-feeder public transport services in the Urban South: Territorial implications. *Journal of Transport and Land Use*, 8(1), 123–136.
- Salazar-Ferro, P. (2015). Le transport collectif artisanal : une composante essentielle dans un système dual. Rapport, CODATU, AFD, Paris [En ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.codatu.org/bibliotheque/doc/le-transport-collectif-artisanal-une-composante-essentielle-dans-un-systeme-dual/> [Consulté le 16 juillet 2021].
- Schalekamp, H., Saddier, S. (2020). Emerging business models and service options in the shared transport sector in African cities. Rapport, Volvo Research and Educational Foundations, Göteborg.
- Seck, S.M. (2006). Transport et territoires : les « coxeurs » de Dakar, du bénévolat à la prestation de service. *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 48, 7–17.

- Seftel, L. (2020). Do windows for change exist in the minibus taxi industry?. Dans *Inaugural Workshop of the African Urban Mobility: Past, Present and Future, Mobility and Access in African Cities Network*. Université du Witwatersrand, Johannesburg.
- Sheller, M. (2015). Mobilizing transportation: transporting mobilities. Dans *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*, Prytherch, D., Cidell, J. (dir.). Routledge, Londres, 12–18.
- Scordia, H., Munoz-Raskin, R. (2019). Why South African cities are different? Comparing Johannesburg's Rea Vaya bus rapid transit system with its Latin American siblings. *Case studies on transport policy*, 7(2), 395–403.
- Steck, J.-F. (2004). Requiem pour une gare routière : Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro. *Autrepart*, 4(4), 95–114.
- Steck, J.-F. (2015). *Les villes informelles Développement, aménagement, débats*. Habilitation à diriger des recherches, Université Paris Ouest Nanterre – La Défense, Nanterre.
- Tanikawa, K., Coulaud, L., Ninot, O. (à paraître). *Révolution des transports et transition numérique dans les villes du Sud : vers un modèle de mobilité intelligente ?*. ISTE Ltd, Londres, Wiley, New York.
- Wester, L. (2018). Transports collectifs et initiative individuelle. Approche des transports collectifs artisanaux par l'auto-organisation et les systèmes multi-agents. Thèse de doctorat, Université Aix-Marseille, Aix-en-Provence.
- Woolf, S.E., Joubert, J.W. (2013). A people-centred view on paratransit in South Africa. *Cities*, 35, 284–293.
- Zegras, C., Eros, E., Mehndiratta S. (2015). Digitalised transportation data as disruptive innovation: prospects in Mexico City. *Working paper*, Massachusetts Institute of Technology.