

Session 22

« Mobilités dans les Suds. Évolutions des systèmes de transport et reconfigurations des mobilités quotidiennes dans des villes en mutation rapide

Organisée par: Didier PLAT / Lourdes DIAZ OLVERA, Pascal POCHET

**LES MOTOTAXIS ET LE NUMERIQUE
Cotonou (Bénin), Rio de Janeiro (Brésil)**

-Yao Sagna

Doctorant à l'Université Paris-Est

Ecole doctorale Ville Transport Territoire

Laboratoire Infrastructure Architecture Territoire

ENSA Paris Malaquais

2e année de thèse sous direction de Dominique Rouillard

ebensagna7@gmail.com

-Camille Reiss

Doctorante en cotutelle à l'Université Paris-Est dans l'École Doctorale Ville Transport et Territoire (UPE/EDVTT) et à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro dans le Programme d'Urbanisme de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme (UFRJ/FAU/PROURB). Membre du Laboratoire Infrastructure, Architecture et Territoire de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais (LIAT/ENSAPM) et du laboratoire Théorie, Enseignement, Méthodologie de Projet (TEMPU/UFRJ). En quatrième année de thèse sous la direction de Dominique Rouillard et Guilherme Lassance.

cam.reiss@gmail.com

Paris, 19 janvier 2019

Introduction

Les villes du Sud connaissent ces dernières décennies une croissance démographique sans précédent entraînant des besoins grandissants au rang desquels le transport occupe une place majeure. Paradoxalement, au lieu que les faibles revenus de cette population, couplés aux problèmes de manque d'infrastructures routières, constituent un frein à la mobilité quotidienne, ils sont à l'origine d'une multiplication d'offres de transport qui s'ajustent aux conditions de vie à travers ce que Xavier Godard appelle « la débrouille inventive ». Le transport artisanal en Afrique, comme en Amérique latine, connaît alors un développement exponentiel. A Cotonou au Bénin (ville de 760 000 habitants en 2013), on note la disparition complète du transport collectif public, au profit d'une libéralisation du secteur marquée par une forte domination des acteurs privés avec des offres de minibus, de taxis collectifs et de mototaxis, omniprésents dans la ville. A Rio de Janeiro au Brésil (ville de 6,3 millions d'habitants en 2010), le gouvernement, qui a décidé de réinvestir dans des systèmes de bus publics à partir du milieu des années 1990, a également initié un processus de régularisation du transport artisanal qui vise à restreindre son champ d'action. Ce dernier n'est alors autorisé à circuler que dans les zones particulièrement difficile d'accès, notamment dans les favelas, et se constitue de petits véhicules utilitaires adaptés au transport de passagers (de type vans et kombis) et de mototaxis. Alors que dans les années 2000, le développement du transport artisanal se stabilise à Rio, il continue de se développer à Cotonou. Le numérique dans les villes africaines et sudaméricaines, dont la croissance se distingue dans le monde par son imprégnation dans presque tous les secteurs de l'économie informelle, ne laisse indifférents les mototaxis de Cotonou. Cependant à Rio, le secteur des mototaxis semble insensible à l'usage du numérique.

Evolution du transport artisanal à Cotonou

Des zémidjans à Cotonou à Boda-boda à Kampala en passant par les bendskin de Douala, les mototaxis constituent l'un des acteurs non moins importants du secteur des transports en Afrique subsaharienne et continuent de marquer le paysage des villes africaines par leur omniprésence. Loin d'être une composante sans innovation, ils charment par leur capacité à s'adapter aux technologies de la communication. Aujourd'hui, l'ubérisation atteint ce milieu artisanal grâce à des startups disposant de plates-formes numériques pour relier conducteurs et usagers. Ce nouveau rapport au numérique entraîne une dynamique d'évolution dans le système des transports artisanaux que nous voulons analyser. Il s'agira d'étudier l'impact du numérique dans la mobilité et la reconfiguration spatiale à partir du cas d'étude des moto-taxis ubérisés de Cotonou au Bénin. La méthode d'analyse partira d'un suivi régulier à l'aide de traceurs GPS de 2 groupes sélectifs de conducteurs, les ubérisés et les non-ubérisés, accompagnée d'entretien semi-directif sur une durée de 3 semaines. Nous tenterons d'apprécier le rythme des courses : plus continu sur la journée de travail ?, les stations / la marche à pied : une nouvelle forme d'occupation des espaces publics ou leur disparition au profit d'un transport porte à porte à la demande agissant ainsi sur le taux de mobilité pédestre? La sécurité : plus de prudence par évitement des arrêts à la hardiesse en quête de passager, et occasionnant souvent des accidents ? Tarification : vers une formalisation tarifaire suivant la distance à parcourir ?

Evolution du transport artisanal à Rio

On observe à Rio que le transport artisanal qui opère dans les favelas, ne connaît pas la même évolution qu'en Afrique. Alors qu'il a été l'un des premiers à proposer des services de porte-à-porte (bien avant uber), les acteurs du réseau n'ont pas intégré le smartphone qui, par le biais d'application, permettrait de rendre visible les itinéraires, les arrêts, les tarifs, la localisation des véhicules, etc. Comment expliquer ce phénomène, alors même que le Brésil est l'un des plus grands utilisateurs de réseaux sociaux? La régularisation du transport artisanal initié par le gouvernement au milieu des années 1990, s'est accompagné dans les années 2000, de l'implantation d'une série de téléphériques (au *Complexo do Alemão* en 2011, et au *Morro da Providência* en 2014). L'objectif était alors de donner accès aux habitants des favelas à un mode de transport public. Mais en ayant déconsidéré les systèmes de transport existants, il semble que ces projets aient davantage servis les avantages politiques que ceux de la population, dans une ville qui se préparait alors à l'accueil de grands événements mondiaux (JMJ 2013, Coupe de Monde du Foot 2014, JO 2016). Nous nous proposons donc de comprendre comment l'intervention des pouvoirs publics, qui a permis le renforcement de la présence policière au sein de ces quartiers, pourrait être à l'origine de la non-évolution "numérique" du transport artisanal carioca. Il s'agira tout d'abord d'analyser les conséquences de l'arrivée du téléphérique sur le fonctionnement du transport artisanal du Complexe de l'Alemão (en termes d'itinéraires, de taux de fréquentation, etc.); puis, de réfléchir sur les relations d'interdépendance qui existent entre une action *top down* soumise à un agenda politique et des objectifs de sécurité, et un système *bottom up* qui s'efforce de répondre à la demande de mobilité des habitants et à leurs divers modes de vie.

BIBLIOGRAPHIE

- BENGRINE Medhi « L'Afrique en mouvement pour le développement de la mobilité urbaine » in [Écosystèmes, acteurs et marché, Nouvelles mobilités, Éclairage Afrique mobilité urbaine Transport Urbain](#), publié en ligne le 05/01/2017
- DEVEAUX Jacques « Au Bénin, l'ubérisation touche désormais les moto-taxis » in [GeopolisAfrique](#), publié le 26/09/2017
- GODARD Xavier *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala 2002
- BALASSIANO Ronaldo, ALEXANDRE CAMPOS Richard William, « Informal Motorized Transport in Rio de Janeiro, Brazil», Case study prepared for Global Report on Human Settlements 2013, Un-Habitat, 2013. Disponible sur : http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Case_Study_Rio_de_Janeiro.Brazil.pdf, consulté le 13 octobre 2016.
- BESSONE Maryline, CUSSET Jean-Michel, « Transports informels en Afrique, en Amérique Latine et en Asie du sud-est. Analyse comparative », LET - Laboratoire d'économie des transports, HAL - Archives ouvertes, 1989.

- BROUDEHOUX Anne-Marie, LEGROUX Jean, « L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro : Conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux », *Teoros*, revue de recherche en tourisme, Université du Québec à Montréal, n°32-2, 2013, pp. 16-25. Disponible sur: <https://teoros.revues.org/2480>, consulté le 27 septembre 2016.
- REISS Camille, « Acessibilidade e Efetividade Social das Infraestruturas de Transporte nos Bairros Informais do Rio de Janeiro », *Chão Urbano*, revue en ligne, ANO XVII, n°1, janvier-février 2017. Disponible sur <http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=169> et en français sur <http://paris-malauais.archi.fr/la-recherche/f/liat-camille-reiss/>, consultés le 11 mai 2017.