



HAL
open science

Transports informels en Afrique, en Amérique Latine et en Asie du sud-est. Analyse comparative

Maryline Bessone, Jean-Michel Cusset

► **To cite this version:**

Maryline Bessone, Jean-Michel Cusset. Transports informels en Afrique, en Amérique Latine et en Asie du sud-est. Analyse comparative. 1989. halshs-00602126

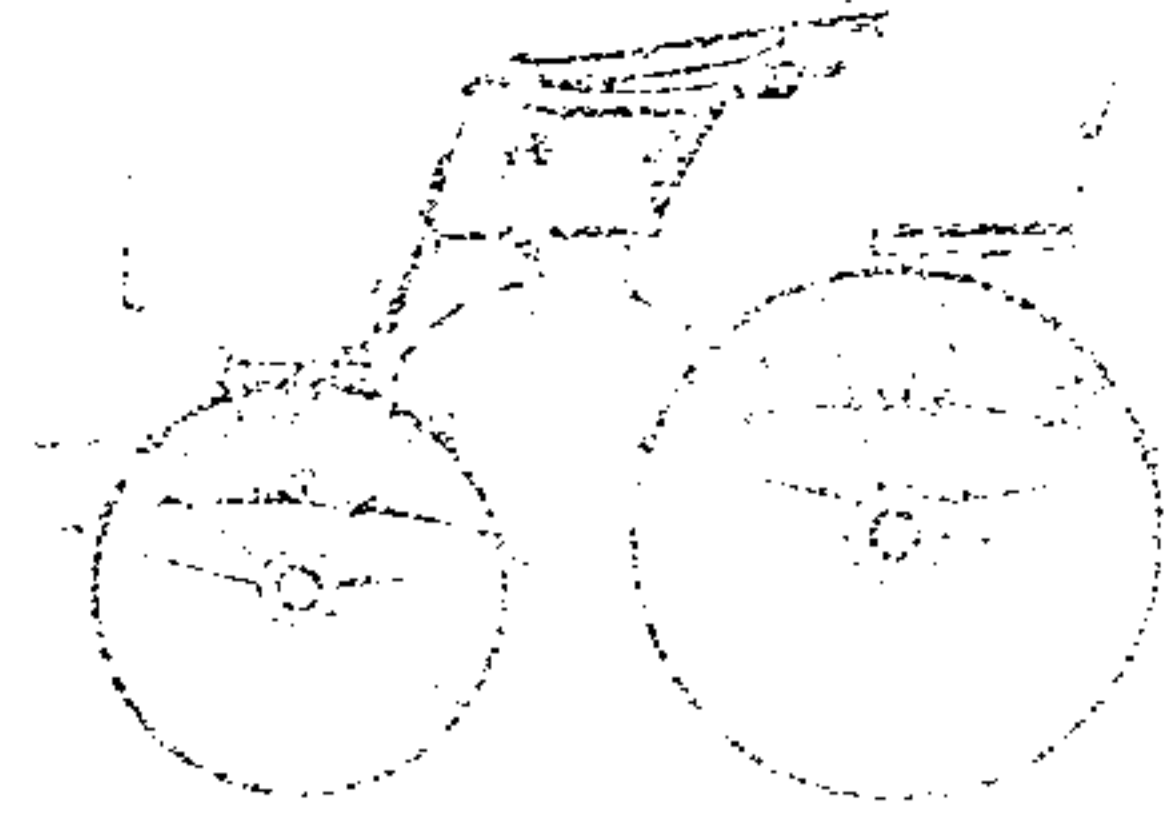
HAL Id: halshs-00602126

<https://shs.hal.science/halshs-00602126>

Submitted on 21 Jun 2011

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.



Études et Recherches

**TRANSPORTS INFORMELS EN AFRIQUE,
EN AMERIQUE LATINE ET EN ASIE DU SUD-EST.
ANALYSE COMPARATIVE**

COLLECTION ETUDES ET RECHERCHES N°32

MARYLINE BESSONE

AVEC LA COLLABORATION DE J M CUSSET

**TRANSPORTS INFORMELS EN AFRIQUE,
EN AMERIQUE LATINE ET EN ASIE DU SUD-EST.
ANALYSE COMPARATIVE**

INTRODUCTION

Une part importante de l'offre de transport urbain dans les P.E.D. (pays en voie de développement) est assurée par ce qu'il est convenu d'appeler les "transports informels". Le terme "secteur informel" est largement utilisé dans la littérature sur l'économie urbaine du Tiers-Monde et dans les études sur l'emploi dans les villes par l'O.I.T en particulier.

Ces dernières années, de nombreux auteurs ayant recours à ce concept ont essayé de le définir sans parvenir à un consensus sur ce point. Certains d'entre eux ont proposé des concepts voisins, mais le débat est loin d'être clos sur ce sujet.

Concernant le transport informel, les différences de terminologie reflètent souvent le point de vue selon lequel se place l'auteur. D'après H COING (1981), l'hétérogénéité quant à la désignation des modes de transport est l'image d'une différence qui est mise sur telle ou telle caractéristique d'un type de transport différent.

Si l'on s'en tient à la définition générale du secteur informel, seule une étude économique permettrait d'identifier les transports informels. Or la démarche est inverse comme le montrent DARBERA et NICOT (1983) : l'observateur constate l'existence dans les pays en voie de développement de modes de transport différents de ceux que l'on a l'habitude de rencontrer dans les pays développés et décide de les désigner sous ce terme.

Une analyse plus approfondie montre que ces systèmes de transport se différencient, d'un pays à un autre et même d'une ville à une autre, par les types de véhicules utilisés, les formes d'organisation interne et les rapports avec les autorités publiques. Aussi on a tenté ici de comprendre les raisons de cette différenciation des systèmes de transport informel d'une zone géographique à une autre et d'essayer de les expliquer.

Après avoir défini les caractéristiques générales du secteur informel, ses mécanismes de fonctionnement puis son application au transport urbain de personnes (première partie), nous aborderons, dans une démarche comparative, les transports informels urbains dans chacun des trois continents suivants : Afrique, Amérique Latine et ASIE (deuxième partie).

Cette étude n'étant pas exhaustive, nous avons choisi d'analyser plusieurs grandes villes de ces continents qui, du fait de leur mode de développement spécifique permettent de mettre en évidence les particularités de leurs systèmes de transport informel respectifs. Pour des raisons de commodité, nous utiliserons dans cette étude uniquement le terme de transport informel.

CHAPITRE PREMIER. DU SECTEUR INFORMEL AUX TRANSPORTS URBAINS "INFORMELS"

SECTION I. LE CONCEPT DE SECTEUR INFORMEL

Selon P HUGON, l'apparition du concept de secteur informel et son utilisation dans les pays en voie de développement résultent de l'appréhension de trois phénomènes dont la coexistence est a priori paradoxale (P.HUGON, 1980) :

- l'explosion urbaine de ces trois dernières décennies : la population urbaine a augmenté de 6% par an alors que la population habitant les bidonvilles à la périphérie des villes a augmenté au rythme de 12% par an.

- La croissance économique s'est réalisée grâce à l'utilisation de technologie à forte densité capitalistique et grâce aux progrès de productivité. Cela a permis une hausse du revenu par habitant.

- La baisse des emplois, conséquence directe de la croissance économique. Les emplois salariés représentent 10 à 20% de la population active. Le développement industriel a causé du tort aux activités artisanales qui emploient beaucoup de main d'oeuvre.

Le secteur moderne n'a pas été en mesure de créer des emplois proportionnellement à l'augmentation de la population issue de l'explosion démographique. Ce phénomène est accentué par l'exode rural qui gonfle les villes de main d'oeuvre inoccupée. L'absorption de la population active sans travail est alors réalisée par le secteur informel en tant que secteur transitionnel, créateur d'emplois où circulent des flux réels et financiers ; selon une enquête du B.I.T en 1969, il représente environ 20 à 30% des emplois salariés dans la plupart des villes du Tiers Monde.

A. Les caractéristiques du secteur informel

Le secteur informel, résultant d'un excédent relatif de main d'oeuvre est d'accès facile pour les nouveaux venus. Cela tient aussi bien aux technologies utilisées qu'à la structure du marché.

Les activités sont composées d'une faible dotation en capital et n'ont pas de structure bien définie. Les entreprises ont recours aux ressources locales et sont de caractère familial avec une organisation rudimentaire ou inexistante. Les unités de production sont nombreuses, mais très petites. L'échelle des opérations est restreinte, les techniques à forte densité de main d'oeuvre et d'une grande adaptabilité. Les marchés échappent à tout règlement et sont ouverts à la concurrence.

Les qualifications s'acquièrent en dehors du système scolaire officiel. Le salaire caractéristique du secteur structuré n'est pas la forme la plus courante de la rémunération du travail et Les différentes sources de revenus sont essentiellement informelles ; elles peuvent être légales ou illégales.

Quant à l'organisation sociale et juridique, MAZUMBAR définit un marché du travail non protégé, c'est à dire sans action des syndicats ou des autorités publiques, sans système d'assurances sociales, ou bien le champ des activités non structurées se présente comme un marché non réglementé des produits non concurrentiels.

Les conditions de vie de ce secteur sont très mauvaises. Les marginaux ou infra-urbains sont des exclus du système. La marginalité se traduit par la faiblesse ou l'irrégularité des revenus, l'habitat dans les taudis et plus fondamentalement par des traits psychologiques et sociaux tels que l'errance, l'anomie, le manque d'identité spatiale ou culturelle.

Plusieurs travaux prenant en compte l'hétérogénéité du secteur distinguent un secteur non structuré moderne et un secteur non structuré traditionnel (G NIHAN, 1980) ou bien subdivisent le secteur informel en deux sous-secteurs (STANDING 1974 et STEEL 1978) :

- un secteur irrégulier ou résiduel : il comprend tout un éventail d'activités licites, mais marginales et de peu de prestige (mendicité, divers travaux occasionnels de jardinage, lavages de voitures, ratissage de feuilles...), les petits métiers temporaires (tâcherons du bâtiment, journaliers des docks, volant de main d'oeuvre flottant...), les activités illégales (usure, trafic de drogue, prostitution, corruption, contrebande, vols, détournements de fond, escroquerie, jeux de hasard).

- un secteur régulier, composé d'activités économiques à petite échelle menées par des entreprises familiales. Il comprend l'artisanat de production, services de réparation, la menuiserie, le bâtiment, l'habillement, les commerces, le transport...

On constate une grande hétérogénéité des cadre d'étude. En réalité, la plupart exclue le secteur irrégulier pour considérer uniquement le secteur régulier ou dit moderne. Dans tous les cas, le revenu est inférieur au minimum légal. En principe, les activités à basse productivité qui caractérisent le secteur informel sont aussi des activités à bas revenus.

En résumé, on peut définir le secteur informel ou non conventionnel selon P HUGON comme un ensemble d'activités à petite échelle où le salariat est très limité, où le capital avancé est faible, mais où néanmoins il y a circulation monétaire, vente de biens et services à titre onéreux.

Dans l'économie urbaine des PED, le secteur structuré présente les caractéristiques inverses par rapport au secteur informel :

- difficulté d'accès à cause de la forte dotation en capital des activités économiques organisées,

- recours fréquent aux ressources de l'étranger,
- propriété en sociétés des entreprises,
- opérations menées à grande échelle sur des marchés protégés (barrières douanières, contingentements, licences...),
- des techniques (souvent importées) à forte intensité de capital,
- qualification des travailleurs acquise en suivant les filières des études officielles.

Tableau : caractéristiques générales des secteurs formels et informels.

Secteur informel	Secteur formel
1-Activités artisanales ou familiales	1-Propriété en sociétés des entreprises
2-Recours aux ressources locales	2-Recours aux ressources de l'étranger
3-Organisation rudimentaire ou inexistante	3-Activités économiques organisées
4-Unités petites et nombreuses	4-Grandes unités
5-Echelle des opérations restreintes	5-Opérations à grande échelle
6-Marché ouvert à la concurrence	6-Marché protégé
7-Activité de main d'oeuvre	7-Forte intensité du capital
8-Marché du travail non protégé	8-Activités protégée par la législation du travail

En conclusion, la distinction entre le secteur structuré et le secteur informel est neutre et signifie simplement que le secteur informel n'est pas structuré, c'est à dire que les relations pouvant exister entre l'entreprise de ce secteur et les autres entreprises, le gouvernement, les ménages en tant qu'unité de production, les travailleurs qu'elle emploie ou d'autres institutions sont des relations dénuées de formalité.

B. Le fonctionnement du secteur informel (moderne)

Les enquêtes menées au cours de ces dix dernières années sur le secteur non structuré dans les villes du Tiers Monde montrent que ces petites activités sont un phénomène de modernité. Elles sont répandues en grand nombre. On constate la création récente d'entreprises dû à un processus de création-disparition fréquent. Les producteurs sont jeunes. La plupart des migrants d'origine rurale y sont intégrés. Les unités de production emploient beaucoup d'apprentis faiblement rémunérés. La faible dotation en capital de ces unités permet une entrée massive dans ces activités informelles.

Cependant, les entreprises du secteur doivent faire face à de nombreux problèmes :

- L'insuffisance des crédits : elles n'ont aucun accès au marché financier ou bien à des taux de crédit exorbitant et à des conditions très rigoureuses. L'essentiel des capitaux provient de l'épargne personnelle ou familiale.

- De même sur le marché des produits, les petites entreprises du secteur informel connaissent d'énormes difficultés. La plupart des études montre la faiblesse des liens quant aux modalités de financement, aux débouchés ou aux travailleurs avec le secteur moderne capitaliste ou bien un rapport de force en faveur de ce dernier.

En revanche, la dépendance paraît élevée pour leur fourniture tant en capital fixe qu'en matières premières. Souvent, les petites entreprises sont obligées de vendre leur production à un seul acheteur ou à un petit groupe. On note aussi le cas des petits producteurs indépendants mais dépendant des commerçants pour la fourniture des matières premières ou des crédits et pour leurs débouchés ; de même certains petits producteurs dont les capitaux appartiennent en réalité à des fonctionnaires ou qui sont dépendant de leurs clients.

L'un des principaux facteurs limitant la taille des entreprises est la faiblesse de la demande portant sur leurs produits. Si les biens et les services qu'elles fournissent ne répondent qu'à peine à une augmentation du revenu dans les villes, cela provient du manque d'information, de la difficulté d'acquisition des connaissances en matière de gestion et de techniques.

Selon SETHURAMAN, le secteur informel joue un rôle positif, en ce sens qu'il fournit des biens et services de "valeur" à un coût minimum en raison de la facilité d'implantation offerte aux entreprises nouvelles permettant ainsi le libre jeu de la concurrence. Cependant, ces entreprises connaissent toute une série de handicaps dûs à l'étroitesse de leur champ d'action : gestion inexistante ou défectueuse, incompétence technique, carence dans l'utilisation des procédés plus modernes et dans la recherche de débouchés. Ainsi un accroissement de la demande conduit non pas à un accroissement de la dimension des unités, mais à une augmentation de leur nombre.

Un autre problème apparaît relatif à la fixation des prix. Selon P.HUGON, la plupart des inputs viennent non pas du monde rural, mais du secteur moderne et leurs prix se répercutent directement sur les coûts de production transmettant ainsi l'inflation. Cependant, les prix des biens et services fournis par les petites unités restent généralement inférieurs à ceux du secteur moderne (exemple de la concurrence des transports semi-clandestins au transport collectif).

En ce qui concerne la capacité d'accumulation, les artisans éprouvent d'énormes difficultés s'expliquant d'une part par des facteurs externes (politique des prix, crédit ou marchés protégés) et d'autre part par des facteurs internes au secteur. La substitution entre apprentis et salariés est impossible même si économiquement elle paraît rentable, tout simplement parce qu'elle supposerait un changement des rapports sociaux de production. Dans l'ensemble, les enquêtes révèlent l'existence d'un surplus positif et des capacités d'accumuler jusqu'à un certain seuil au-delà duquel la constitution d'unités capitalistiques résulterait d'une action volontariste de l'Etat.

Les travaux montrent une supériorité des revenus des entrepreneurs ou au moins une égalité au salaire minimum (80% dans l'échantillon du secteur informel moderne de G NIHAN). Par contre, les revenus des travailleurs y sont inférieurs au salaire minimum : la clé de ce rapport est l'apprentissage. Cependant, la relation entre le revenu et la formation "sur le tas" reste floue. Certains travaux montrent la grande jeunesse des apprentis et y voient une acquisition de l'expérience conduisant ultérieurement au statut de patron. A l'inverse, d'autres études (cf LEONARD) voient dans l'apprentissage une manière d'extorquer un sur-travail du fait de la quasi-gratuité de la force de travail et insistent sur les bas salaires.

Selon CHARMES, "pour se conserver, l'artisanat forge les armes de sa dissolution". Face à la concurrence, les ateliers artisanaux réduisent leurs coûts, allongent la durée de l'apprentissage et limitent le nombre des apprentis ; ceux-ci ne trouvent pas à s'embaucher, multiplient les ateliers clandestins et exacerbent la concurrence.

Le secteur informel, phénomène moderne et nécessaire dans les villes des pays en voie de développement fonctionne avec d'énormes problèmes et son évolution paraît difficile à appréhender. Les caractéristiques et les mécanismes de fonctionnement du secteur informel tels qu'ils ont été établis dans les diverses études réalisées conviennent particulièrement à certains cas, mais ils semblent difficiles à généraliser. Cela a conduit dans la littérature spécialisée consacrée à la politique du développement à une pléthore de définitions du concept de secteur informel.

C. La dichotomie secteur informel-secteur structuré

Depuis quelques années, les spécialistes reconnaissent le caractère dualiste de l'économie urbaine dans les pays en voie de développement. Mais le dualisme secteur structuré-secteur non structuré est une nouvelle façon de penser l'hétérogénéité des structures des économies sous-développées : à côté du secteur capitaliste, il existe un ensemble d'activités qui d'un point de vue des formes d'organisation de la production, des statuts socio-professionnels ou de la division du travail peut être regroupé dans un secteur dit informel. On analyse les petites activités marchandes non plus d'un point de vue négatif (comme l'envers du secteur capitaliste), mais à partir de ses règles spécifiques de fonctionnement (fonction de production, comportement des agents...).

A la dichotomie ancienne, basée sur la technologie, du secteur moderne (à base de capital et de travail) et du secteur traditionnel (fondé sur le travail et la terre), on a substitué en 1971 l'opposition entre le secteur formel et le secteur informel où les activités sont considérées comme créatrices de revenus et d'emplois.

HART les distingue en introduisant la notion de possibilités de revenus structurés (l'emploi salarié) et de revenus non structurés (auto-emploi). Son but était d'enlever l'image négative du secteur informel en montrant qu'il sert à compenser les effets d'une demande de travail en milieu urbain de plus en plus inadéquate.

MAZUMBAR en 1975 identifie le secteur informel comme un secteur non protégé par rapport au secteur protégé où la population active a un emploi et un salaire qui sont protégés par l'action des syndicats ou des autorités ; les salariés bénéficient aussi d'une assurance sociale.

GEETZ en 1963 décrit lui les deux systèmes comme une économie axée sur l'entreprise et une économie de type bazar. SANTOS en 1975 parle de circuit supérieur et de circuit inférieur. En 1973, BUGNICOURT nomme ce secteur le secteur transitionnel par opposition au secteur moderne. Le secteur transitionnel se situe entre le secteur moderne et le secteur rural ou traditionnel.

On observe une multiplicité de définitions concernant le secteur informel, chacune d'entre elles se justifiant par l'insistance mise sur telle ou telle caractéristique du fonctionnement de ce secteur.

SECTION II. LES TRANSPORTS URBAINS INFORMELS

Etant donné la grande hétérogénéité des activités informelles, il apparaît plus pertinent de rechercher les caractéristiques de fonctionnement de chacune d'entre elles. Aussi après avoir abordé le secteur informel et ses mécanismes de reproduction, nous allons analyser les particularités de fonctionnement des transports informels.

Face à la forte croissance urbaine et à l'accroissement des besoins d'une population essentiellement pauvre, les systèmes conventionnels de transport collectif ne suffisent pas pour répondre à la demande, particulièrement face à l'extrême limitation des ressources publiques disponibles, à la forte désarticulation institutionnelle et à la dépendance économique extérieure. Ainsi, les transports informels remplissent une fonction pour laquelle il n'y a pas d'autres alternatives.

Les systèmes de transport urbain conventionnel mis en place dans les pays du Tiers-Monde répondent surtout à la demande des administrations (ramassage des fonctionnaires), des quartiers centraux d'autant plus que les populations pauvres sont rejetées dans les quartiers périphériques.

Face à l'absence de politique des transports pour les couches citadines les moins favorisées, ces dernières n'avaient pas d'autres choix que de développer, grâce aux initiatives locales et spontanées, toute une gamme de systèmes de transport qui réussissent à s'adapter à la diversité des situations.

Malgré la grande hétérogénéité des termes, on peut retenir la définition de H.COING pour qui les transports non conventionnels sont des modes de transport qui n'appartiennent pas à la nomenclature des solutions "normales" préconisées par les manuels classiques.

A. Les transports informels, une nécessité économique

Les besoins de déplacement non satisfaits par les transports urbains conventionnels et auxquels répondent les transports informels sont vitaux pour les pays en voie de développement :

- pour transporter les vivres ou autres produits agricoles,
- pour acheminer les salariés les plus pauvres vers les offres d'emploi des zones du centre-ville, les "petits métiers" vers les lieux de matières premières et leur clientèle,
- pour créer des emplois permettant d'absorber la main d'oeuvre inoccupée et de leur offrir un revenu même faible.

B. Caractéristiques de l'exploitation et de l'organisation

Les principales caractéristiques sont :

- Un fonctionnement adapté aux besoins : ces systèmes de transport sont adaptés techniquement aux conditions physiques (les véhicules peuvent pénétrer aisément dans l'ensemble du tissu urbain -ruelles, quartiers), climatiques et culturelles sans oublier la capacité des fabricants à mettre en oeuvre des moyens de transport grâce à la récupération de matériaux et d'objets appartenant à des véhicules modernes, d'où la faiblesse des investissements initiaux. Ils s'adaptent aux besoins diversifiés de leur clientèle en jouant par exemple sur le mode de transport, sur l'itinéraire, sur les arrêts en cours de route, sur les tarifs...

- Une organisation souple : ils ne connaissent ni la bureaucratie, ni la centralisation. En général, les propriétaires des transports informels ont d'autres activités et appartiennent à différentes classes socio-professionnelles (commerçants, fonctionnaires...). Les tarifs sont le plus souvent négociés avec les clients.

- Spécificité de l'exploitation : les revenus ne sont pas fixés. Si la recette quotidienne est moindre, la part du chauffeur diminue d'autant. Les véhicules ont une longévité très élevée, le remplacement d'un véhicule n'étant pas possible financièrement. Les entreprises ne tiennent aucune comptabilité : les pièces de rechange sont volées ou récupérées ; les carburants sont sous-payés grâce à des arrangements ; de plus, en matière d'impôts, de salaires, d'assurances, les entreprises ignorent les normes officielles.

En conclusion, l'illégalité est la raison d'être des transports informels. C'est grâce à ces pratiques hors la loi qu'ils sont compétitifs et rentables.

C. Hiérarchie des modes de transport et de la demande

Selon H COING, on associe souvent les transports non conventionnels et les classes populaires : le développement du premier permettant la satisfaction de besoins pour les deuxièmes. Cependant, ce n'est pas toujours le cas : dans de nombreux pays en voie de développement, ces systèmes intermédiaires (plus chers que le bus) représentent une "issue" pour les classes moyennes incapables d'accéder à la voiture particulière, mais ayant les moyens de payer pour échapper aux contraintes des autobus (BOVY, LAUSANNE, 1976).

Il est donc nécessaire de replacer les transports informels dans la hiérarchie des modes et lui enlever sa mauvaise image : il occupe souvent une position moyenne, car visant une clientèle solvable.

Les transports publics sont souvent efficaces, en raison de la contradiction des situations :

- les tarifs sont fixés à un niveau artificiellement bas pour rendre accessible le transport urbain aux catégories les plus défavorisées ;

- les investissements publics privilégient essentiellement la voiture avec les travaux d'infrastructures et de voirie.

Les transports publics manquent de subventions, la qualité du service diminue, le réseau ne peut-être étendu selon les besoins et on assiste à une perte de la clientèle. Les classes pauvres ont de moins en moins accès au service (insuffisant ou inexistant). Les classes moyennes, elles échappent à la mauvaise qualité du service en se reportant sur les transports informels.

Le transport informel est né des contradictions des modes conventionnels de transports, mais il n'y a pas de séparation totale entre les transports des deux types qui débordent des systèmes auxquels structurellement ils se rattachent. Par exemple, des entreprises modernes requièrent parfois pour des transports urgents les services de "pousseurs" ou de "charrettes à bras" ou bien des automobiles neuves sont réparées chez les bricoleurs...

Les différentes caractéristiques que nous venons d'énoncer représentent le cadre général dans lequel évoluent les transports informels. Cependant, ils apparaissent dans les villes des pays en développement pour pallier certaines insuffisances de l'offre publique dont l'origine diffère selon les pays, les villes et leurs situations respectives. C'est pourquoi afin de mieux appréhender ce phénomène, nous proposons de l'étudier spécifiquement en Afrique et en Amérique Latine dans différentes villes.

CHAPITRE DEUX. LES TRANSPORTS INFORMELS EN AFRIQUE, EN AMERIQUE LATINE ET ASIE DU SUD EST : ANALYSE COMPARATIVE

Nous avons choisi d'étudier des villes d'Afrique, d'Amérique Latine et d'ASIE du Sud-Est ; en effet, leurs systèmes de transports informels sont fondamentalement différents en partie à cause de leur mode de développement. L'analyse portera sur les villes de Kinshasa (Zaire), de Brazzaville (Congo) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire) pour l'Afrique, celle de Lima (Pérou) et de Caracas (Vénézuéla) en Amérique Latine, enfin les villes de Kuala Lumpur et Georgetown (Malaisie) et Manille (Philippines) en ASIE, pour laquelle on mettra en évidence le rôle social du transport informel à l'intérieur d'une société multi- raciale.

SECTION I. L'AFRIQUE

Les transports urbains informels ont l'avantage d'avoir apporté spontanément une multitude de réponses plus ou moins adaptées au contexte africain en combinant transports motorisés et non motorisés. Cependant la structure urbaine et le contexte du développement des villes d'Afrique remettent en question la permanence des transports informels.

A. Les caractéristiques communes aux grandes villes

1. Un développement urbain spécifique

La plupart des villes africaines sont localisées à un noeud de communications et de transports de marchandises et elles constituent un lieu de rupture de charge entre les différents modes de transport (fer, route, eau) ; c'est le cas par exemple de Kinshasa, de Lomé, ou d'Abidjan.

La colonisation a entraîné une organisation dualiste de l'espace urbain, avec deux zones très distinctes : la ville européenne et la ville africaine, ségrégation accentuée par le relief, les cours d'eau et les grandes infrastructures (voie ferrée...) contribuant à augmenter les distances entre ces deux zones.

L'implantation des pôles d'activités et des zones d'habitat dépend du niveau de vie de la population : zone administrative, commerces modernes, quartiers de haut standing, cités traditionnelles et les zones périphériques d'accueil. Les zones d'emplois ont conservé une délimitation très nette issue de l'époque coloniale.

La majorité des flux est concentrée entre les quartiers aux habitations à haut standing et les activités modernes où l'on circule surtout en voiture particulière. Les déplacements entre les cités populaires et les zones d'activités secondaires sont effectués en transport en commun. A l'intérieur des cités africaines, on se déplace essentiellement à pied. L'organisation de ces quartiers traditionnels est centrée sur un marché et une zone artisanale leur conférant une grande autonomie, d'autant plus que les zones commerciales sont très éloignées. Dans ces quartiers, seuls les déplacements domicile-travail nécessitent un mode de transport motorisé.

2. Les transports collectifs urbains des grandes villes

Les transports urbains collectifs sont composés de deux systèmes concurrents : l'un conventionnel, l'autre informel. Les transports conventionnels sont représentés par les trains et les bus publics. Le système de transport informel est composé de modes de transport "transitionnels" (BUGNICOURT, 1981) :

- des *taxis collectifs* utilisés surtout pour les déplacements occasionnels,

- des *mini-cars* ou camions aménagés : cars rapides, *fulas-fulas*, *gbakas*, *douroudourouni*...

Les facteurs influençant le plus le choix modal sont le revenu et la catégorie socioprofessionnelle. Les personnes ayant les revenus les plus faibles utilisent la marche à pied, les 2 roues ou les transports en commun. Les 2 roues représentent chez les moins aisés l'équivalent de la voiture particulière permettant outre l'indépendance, une bonne circulation et un faible temps de parcours. Mais, les pouvoirs publics prennent des mesures draconiennes contre les 2 roues à cause de leur insécurité (en 1976, 60% des accidents à Ouagadougou mettent en cause les 2 roues), favorisant ainsi les transports en commun (formels ou non).

3. Place des transports informels dans les villes d'Afrique

En Afrique, les transports en commun sont le seul mode de déplacement accessible à la majorité de la population sans moyen de transport individuel. Par contre, les transports informels subissent un préjugé défavorable pour plusieurs raisons :

- Tout d'abord, ils sont à l'origine de la congestion urbaine du fait de leur lenteur et des arrêts fréquents au milieu de la chaussée. Par exemple, à Yaoundé, la réduction du nombre des taxis remplacés par les transports publics par bus a permis de rendre la circulation plus fluide. Les autorités essayent d'interdire les véhicules lents sur les principaux axes urbains. A Dakar, les véhicules tractés par animaux sont interdits dans le centre-ville.

- Ensuite, les transports informels ne sont pas encore ou rarement assimilés à un service public : ils concurrencent les transports par autobus conventionnels en recherchant des itinéraires plus faciles, une plus grande vitesse tout en offrant moins de confort et beaucoup d'insécurité (par exemple, à Abidjan, on les appelle les "s'en fout la mort").

- Enfin, les autorités publiques leur reprochent à tort ou à raison leur manque d'organisation, l'absence d'horaires déterminés, d'itinéraires définis, d'arrêts fixes, la vétusté des véhicules et leurs tarifs fantaisistes (à la tête du client) et leur participation à la congestion de la voirie.

Malgré tous ces reproches, les transports informels dans les villes africaines jouent un rôle important. A Lomé, ils représentent le mode de transport majoritaire. A Kinshasa, en 1979, ils offraient une capacité de transport de 27.500 places, soit à peu près l'équivalent de l'offre conventionnelle (30.000 places). En 1977, à Brazzaville, un autobus

conventionnel assure le transport d'environ 200 personnes par jour alors que les *fulas-fulas* déplacent 450 personnes par jour.

B. Les transports informels des métropoles africaines, Kinshasa, Abidjan et Brazzaville

Afin de mettre en évidence la situation des transports informels dans le tissu urbain africain, la comparaison des trois grandes métropoles permettra à la fois de montrer les analogies de développement, les grandes disparités et les spécificités de chaque ville.

Tableau : Population urbaine des villes étudiées

	KINSHASA	ABIDJAN	BRAZZAVILLE
Pays	ZAIRE	COTE D'IVOIRE	CONGO
Population	3 millions	1,7 millions	600.000
Taux annuel	7%	11%	7%

1. Le contexte historique et politique

A **Abidjan**, les transports informels sous la dénomination de *gbakas* couvrent l'essentiel de l'offre de transport interurbaine (taxis brousse) et une importante part des transports suburbains d'Abidjan. A l'origine, ils s'étaient développés avec la ville qu'ils desservaient dans sa totalité en concurrence directe avec le transporteur public.

Depuis 1976, la mise en place du monopole de la SOTRA (transporteur public local) qui gère la zone centrale, les *gbakas* ont été refoulés à la périphérie des villes où ils sont encore en concurrence avec la SOTRA, car ils se maintiennent en détournant la législation. Les propriétaires de *gbakas* reçoivent une autorisation de transport pour une destination lointaine dont ils n'assurent en fait que le premier tronçon situé en zone péri-urbaine. Lors de contrôles, ils s'arrangent avec la police, d'où la perpétuation de la situation. A l'heure actuelle, le secteur des *gbakas* connaît un nouveau développement dû au repli de la SOTRA avec le plafonnement des subventions, le retard dans les hausses tarifaires sollicitées. Ceci est une conséquence de la crise économique actuelle.

A **Brazzaville**, la situation est quelque peu différente. Jusqu'en 1976, les transports publics par bus jouaient un rôle central du fait de la forte croissance démographique, des grandes distances à parcourir causées par la faible densité et le faible taux de motorisation.

Mais de 1976 à 1979, les transports publics subissent une crise grave à cause de l'insatisfaction des besoins de déplacements. A cette époque, apparaissent les *fulas-fulas* qui suppléent cette défaillance.

En 1981, l'augmentation des revenus pétroliers (la production passe de 2M de tonnes en 1973 à 4M de tonnes en 1981) a pour conséquence :

- l'accroissement du revenu disponible des ménages permettant à la STB d'augmenter ses tarifs (ils passent de 25 à 100 CFA),

- le budget de l'Etat s'accroît et la STB peut réaliser d'importants investissements et maintenir l'équilibre financier.

A cette époque de bon fonctionnement, les pouvoirs publics interdisent les *fulas-fulas* dans le centre-ville.

En 1982, c'est à nouveau la crise avec la baisse des revenus pétroliers. La STB avec ses tarifs élevés voit sa clientèle diminuer. Les taxis privés deviennent illégalement collectifs et les *fulas-fulas* réoccupent à nouveau certains créneaux du marché.

Kinshasa est une ville influencée par le modèle occidental : en 1976, les pouvoirs publics proposent un plan de transport pour développer de façon cohérente et organiser un réseau de transport en commun public (système de transport en site propre, utilisation de la voie ferrée pour la desserte urbaine, réorganisation du réseau de voirie...). Les transports conventionnels reproduisent les modes de fonctionnement des pays industrialisés alors que ceux-ci ne sont pas adaptés à la situation. De ce fait, la SOTRA ne peut pas répondre à la demande. La réponse spontanée des transports informels ne se fait pas attendre, mais essentiellement sous des formes artisanales avec les *fulas-fulas* et les *kimalu-malu*.

2. Type de véhicules utilisés

A **Abidjan**, l'essentiel des transports informels est assuré par les *gbakas* qui sont des camionnettes pouvant transporter environ 30 personnes. Dans le centre-ville, seuls les taxis collectifs assurent la desserte. Les *gbakas* sont de petits véhicules de 15 à 20 places tolérés en ville. Le mot "*gbakas*" d'origine Dioula a une forte connotation péjorative (tacot, guimbarde). Cette expression n'est plus le reflet de la réalité, puisque les véhicules sont dans l'ensemble assez récents (le parc a une moyenne d'âge de 3 ans) et relativement bien entretenus.

Tableau : Véhicules utilisés dans les trois métropoles africaines

Type de véhicules	Capacité (places)	Parc estimé	Parc exploité
KINSHASA			
Fulas-fulas	60 à +100	700	150
Kimalu-malu	30	2.000	350
Taxis-bus	25 à 30	1.700	500
ABIDJAN			
Camionnettes	30		
Gbakas	15 à 20		
BRAZZAVILLE			
Fula-fulas	15 à 80		
Taxis 100-100	5-6		

Une dizaine de *gbakas* sont en exploitation dans la banlieue d'Abidjan où ils sont en concurrence avec les bus de la SOTRA. Chaque ligne a une longueur d'environ 10 km. De 1981 à 1984, le trafic des *gbakas* a augmenté de 30 à 75% suivant les lignes. Sur la même période, la SOTRA voit son trafic baisser de 20 à 30%. Les *gbakas* transportent quotidiennement un quart de passagers en plus que la SOTRA.

A Brazzaville, deux types de véhicules dominent à l'intérieur du système de transports informels : les *fulas-fulas* et les *taxis collectifs*. Les *fulas-fulas* sont des poids lourds aménagés transportant entre 15 et 80 personnes. Les *taxis collectifs 100-100* (leur nom est dû à leur tarif unique) ont une capacité de 5 à 6 personnes. On dénombre environ 3.000 taxis ; c'est le mode de transport informel le plus répandu dans la ville. Le parc est récent : il a été renouvelé en 1981 avec des véhicules japonais.

A Kinshasa, les transports informels sont composés de trois types de véhicules : comme à Brazzaville, les *fulas-fulas* transportant ici souvent plus de 100 personnes pour une capacité normale de 60 personnes ; les *kimalu-malus*, camionnettes bâchées déplaçant environ 30 passagers, et les taxis-bus *kombros* ou camionnettes dont la capacité varie de 25 à 30 places.

A l'heure actuelle, le parc du secteur informel est très important. On dénombre 700 *fulas-fulas*, 2.000 *kimalu-malus* et 1.700 *taxis collectifs*, soit une offre de 80.000 places. Cependant, beaucoup de ces véhicules sont hors service et parmi ceux qui sont en exploitation, on compte seulement 150 *fulas-fulas*, 350 *kimalu-malus* et 500 *taxis collectifs*. Cela représente une offre réelle de 27.500 places à comparer avec les 30.000 de la SOTRAZ.

3. La forme des entreprises de transport

La forme d'organisation des entreprises à Abidjan et à Kinshasa est analogue.

A Abidjan, les entreprises du secteur informel comprennent 4 acteurs principaux :

- Le propriétaire du ou des véhicules, ayant à sa charge les frais d'entretien, de réparation et d'assurance.

- Le chauffeur titulaire est payé mensuellement (30.000 à 40.000 CFA en 1983-84). Selon les enquêtes, son revenu peut être dans certains cas plus important que celui du propriétaire, soit de l'ordre de 10.000 à 20.000 CFA par jour. Le propriétaire lui impose de rapporter une somme forfaitaire quotidienne (20.000 à 35.000 CFA) et il limite l'utilisation des véhicules à des plages horaires raisonnables, car sa recette journalière est fixe et il supporte seul l'usure du matériel. Le chauffeur est le seul responsable du véhicule. Il conserve la recette acquise en plus de la somme remise quotidiennement au propriétaire. Aussi, il essaye de dépasser les heures imposées avec la complicité des apprentis.

- "l'américain" c'est à dire le chauffeur en second, ainsi nommé, car il gagne plus d'argent que le premier. Les chauffeurs partagent la recette supplémentaire et assurent le petit entretien du véhicule.

- Les apprentis sont des membres de la famille du propriétaire chargés de surveiller le chauffeur. Ils assurent la montée des voyageurs, des bagages et perçoivent les recettes.

On constate dans la structure interne de ces unités, une forme de réglementation relativement stricte, mais l'organisation est complexe. En effet, il arrive qu'un propriétaire de *gbakas* soit chauffeur d'un autre propriétaire pour des raisons familiales.

Les transports informels sont une activité dynamique à Abidjan. 44% des entreprises ont plusieurs véhicules (en moyenne 14 véhicules). Les coûts à la place-km sont à peu près équivalents entre les bus de la SOTKA et les *gbakas*, mais la structure des coûts est très différente : la SOTKA connaît des dépenses d'entretien des véhicules et d'organisation de l'exploitation plus lourdes, alors que les *gbakas* ont des coûts en carburants, pneumatiques et lubrifiants plus importants ainsi qu'en dotations aux amortissements et en frais financiers. On constate que les *gbakas* sont plus performants en heures creuses, car la demande de pointe exige de recourir à des véhicules de grande capacité (autobus).

A Kinshasa, on retrouve un peu ce type d'organisation et de réglementation. Plus de la moitié de l'offre informelle est réalisée par de petites entreprises possédant peu de véhicules. Le propriétaire se contente de rentabiliser le capital investi mais à la différence d'Abidjan, il n'a aucun contrôle sur les chauffeurs à qui il se contente de louer quotidiennement les véhicules. De plus, il ne prend pas en charge les grosses réparations, ni l'entretien courant. Le chauffeur est donc entièrement responsable du véhicule ; il sous-traite lui-même des receveurs. Ces revenus sont très importants.

A côté de cette structure individuelle type coexistent d'autres formes d'entreprises parmi lesquelles :

- quelques grosses entreprises modernes avec une forte réglementation et une législation formelle, mais l'essentiel des revenus provient d'autres sources.

- Les entreprises moyennes (4 à 15 véhicules) de type moderne où le propriétaire s'occupe moins de l'exploitation et où les chauffeurs ont un certain pouvoir de décision.

A Brazzaville, les propriétaires confient leurs taxis à un salarié rémunéré qui reçoit 20% du chiffre d'affaires. Ce sont essentiellement des fonctionnaires ou des commerçants qui en tirent un revenu complémentaire à leur activité principale. Le chiffre d'affaires est important : il s'élève à 250.000 ou 500.000 CFA par mois, soit un surplus de 100.000 à 300.000 CFA.

4. L'organisation du service

A Kinshasa, contrairement au cas général, le tarif des transports non conventionnels est unique et inférieur à celui de la SOTRAZ, drainant ainsi une clientèle qui n'aurait pas les moyens de se déplacer sur le réseau de transport public. Les itinéraires sont partagés en fonction du type de véhicules et du mode de gestion de l'entreprise.

Les *fulas-fulas* concurrencent les bus de la SOTRAZ avec des lignes très longues (environ 25 km), mais certains desservent des lignes de 20 km au maximum. Ils exploitent les tronçons de grandes lignes où la demande est la plus forte évitant le centre-ville à cause des encombrements. Travaillant sur de longs trajets, les dessertes des *fulas-fulas* comportent peu d'arrêts, laissant le champ libre aux taxis-bus sur les trajets courts dans le centre-ville où ils doublent la SOTRAZ grâce à de meilleures fréquences. Les taxis bus s'occupent essentiellement des liaisons entre les marchés et celles sur lesquelles la demande serait trop faible pour des véhicules plus gros. Enfin, dans les quartiers périphériques, ils se chargent d'effectuer les rabattements sur les arrêts importants des *fulas-fulas* à partir desquels ils desservent le centre-ville.

Le cas d'Abidjan rappelle la concurrence entre les transports modernes et informels. En effet, les *gbakas* circulent de façon illégale en centre-ville, mais sont tolérés sur une dizaine de lignes dans la banlieue où ils sont en concurrence avec les bus de la SOTRA. Les itinéraires sont fixes, mais les arrêts à la demande. La moyenne du taux de remplissage des *gbakas* est très élevée. Aux heures de pointe, ils sont en surcharge. Grâce à la complicité des strapontins illicites, ils arrivent à transporter 17 personnes en plus de la normale.

Chaque *gbakas* circule en moyenne durant 16h30 et parcourt environ 480 km par jour. Il transporte quotidiennement 629 passagers. Le taux moyen annuel d'occupation s'élève environ à 85%. Ils effectuent par an un nombre de km 2 fois plus élevé que la SOTRA. Le kilométrage par employé est 3 fois plus important pour une unité de *gbakas*.

Sur les deux principales lignes de banlieue, le parc est estimé à environ 500 véhicules (GODART, 1987). Cela provient du fait qu'elles emploient moins de personnel, mais sur une plus longue durée que la SOTRA. Dans un secteur sans garantie de l'emploi et sans protection sociale, la rentabilité des unités de *gbakas* est ainsi possible par le non respect de la réglementation.

Les *gbakas* assurent des services rapides et fréquents grâce à une conduite anarchique et en encombrant la voirie, sans parler de la surcharge systématique des véhicules représentant des dangers pour les usagers. Cependant, ils offrent des emplois appréciés, assurent un service relativement correct, sans intervention financière de l'Etat.

A Brazzaville, les taxis tiennent une place importante grâce à l'existence d'une clientèle solvable. Les tarifs de la course sont relativement élevés : 400 CFA dans les quartiers centraux et 1.200 CFA dans la périphérie pour chaque course.

Il est regrettable de ne pas avoir de plus amples renseignements sur l'organisation des services ainsi que sur la forme des entreprises dans le cas de Brazzaville, à la lecture de la littérature consultée.

En conclusion, les transports informels des grandes villes africaines sont largement concurrents mais aussi dans une certaine mesure complémentaire des transports publics conventionnels. Ils s'intègrent dans les réseaux de transport, en s'adaptant au système et en subsistant dans l'illégalité. Ils surmontent les problèmes et les crises en détournant les lois. Ils ne sont pas reconnus par l'Etat alors qu'ils répondent à des besoins importants auxquels les entreprises publiques ne peuvent pas faire face.

SECTION II. L'AMERIQUE LATINE

En Afrique, comme le montrent les enquêtes, le secteur informel se développe en concurrence du secteur conventionnel. La faible densité du tissu industriel, le niveau de développement plus bas et l'hétérogénéité des formes de consommation ont contribué à la prolifération d'activités artisanales de production de biens et services.

Au contraire, en Amérique Latine, les activités informelles correspondent à des activités complémentaires du secteur conventionnel. Cette différence s'explique par le contexte d'industrialisation et d'urbanisation en Amérique Latine.

A. Les caractéristiques générales

1. Une industrialisation dépendante et fortement capitalistique

Le démarrage industriel s'est réalisé tardivement en Amérique Latine. L'industrialisation est apparue de manière stable et durable au début du siècle et s'intensifie par la fabrication locale de biens jusque là importés. Ce modèle de substitution des importations est une caractéristique centrale du développement latino-américain.

Le démarrage industriel n'a été possible qu'au prix d'une forte protection douanière. L'absence de concurrence extérieure a conduit à une forte concentration oligopolistique. Les grandes entreprises et les secteurs les plus modernes sont, soit des filiales de sociétés étrangères, soit des entreprises publiques.

Les sociétés étrangères contrôlent les branches modernes et dynamiques les plus rentables de l'industrie (exemple du Brésil). Elles utilisent des technologies des pays industrialisés mais installent des unités de production à haute intensité de capital qui absorbent peu de main d'oeuvre pourtant excédentaire.

Ce modèle de développement a rendu impossible l'absorption des masses croissantes d'immigrants qui affluaient vers les villes. Ainsi face à la faible création d'emplois nouveaux, une partie croissante de la force de travail urbaine vient nourrir l'extension du secteur informel.

2. Croissance urbaine explosive, bidonvillisation et développement de l'informel

L'Amérique Latine dans son ensemble a un taux d'urbanisation (68%) double de celui de l'ASIE et presque triple de celui de l'Afrique. Aujourd'hui, 22% de la population latino-américaine vit dans des villes de plus de 4 millions d'habitants (Rouquié, 1987). La physionomie du monde urbain a profondément changé au cours des années 60-70 : les villes de plus d'un demi million d'habitants se sont multipliées et les principales métropoles ne cessent de grandir, certaines dépassent le

seuil des 10 millions d'habitants (Sao Paulo). Cette urbanisation explosive s'explique par 3 facteurs principaux.

- Au départ, les immigrants européens, confrontés aux difficultés d'accession à la propriété de la terre, se replièrent sur les zones urbaines.

- La modernisation et l'industrialisation de l'agriculture, l'intensification de l'exode rural qui ont accompagné le processus, accélèrent l'urbanisation.

- L'urbanisation a ensuite été nourrie par la révolution démographique qui s'est produite tôt en Amérique Latine. De 1950 à 1965, elle a le plus fort taux moyen de croissance du monde (2,7%/an contre 2,1% pour l'Afrique et 2,2% pour l'ASIE). Cette révolution s'explique par la baisse de la mortalité tandis que la tradition culturelle de natalité incontrôlée n'est pas remise en cause. Ce phénomène engendre une prépondérance disproportionnée des grandes agglomérations. A titre d'exemple, Lima concentre le tiers de la population péruvienne.

Le processus d'urbanisation explosive engendre une multiplication démesurée des zones péri-urbaines d'habitat précaire et des quartiers pauvres dans le centre-ville avec l'apparition de la marginalité désignant une situation de non intégration au système économique.

A l'origine (entre 1930 et 1950), la "bidonvillisation" est liée aux immigrants. Les populations les plus défavorisées se regroupent dans des sites d'habitats précaires. A Lima, en 1979, 60% de la population réside dans des zones populaires d'habitat aux conditions critiques, 20% habitent des taudis traditionnels des centres urbains délabrés et plus de 32% vivent dans des bidonvilles en marge de l'habitat urbain régulier. Le plus souvent des cabanes de tôle, de carton et de déchets des villes s'établissent sur des terrains inconstructibles ou insalubres, sur des pentes en éboulis, dans des carrières, des marais ou des lagunes (Mathias, 1983).

Ce phénomène d'habitat irrégulier est massif et croissant dans les villes latino-américaines ; il est relativement récent et a pris une ampleur démesurée dans les années 60. En 1957, 9,5% des habitants de Lima vivaient dans des barriadas, 21% en 1961 et 35% en 1984. A Rio de Janeiro, en 1950, 7% de la population vivait dans des bidonvilles, 10% en 1960 et 32% en 1980. A Sao Paulo, la population des bidonvilles est passé de 11.700 en 1975 à 500.000 en 1980 (Rouquié, 1987).

Fait étonnant, la multiplication de l'habitat irrégulier se poursuit et s'accélère alors que le flux migratoire a diminué. Si à l'origine, le bidonville a été le lieu d'accueil des migrants ruraux, aujourd'hui, il accueille plus de travailleurs victimes de la spéculation immobilière et du chômage. C'est la paupérisation des villes qui enfle l'habitat irrégulier (Rouquié, 1987).

L'expansion irrégulière du tissu urbain s'explique essentiellement par la spéculation foncière. La valorisation des terrains urbains dépend largement de la localisation des biens et des services collectifs. De larges étendues de terres sont gardées en attente d'une valorisation future. Les familles pauvres sont ainsi rejetées à la périphérie des villes dans des quartiers sous-équipés et éloignés de leurs lieux de

travail. Ces populations adoptent alors des stratégies de survie (auto-construction de logements populaires) (Mathias, 1983).

3. Le secteur informel urbain.

Face à la faible création d'emplois dû au modèle de développement, la main d'oeuvre inoccupée s'emploie dans le secteur informel. La paupérisation touche essentiellement les familles ouvrières qui sont contraintes de rechercher une augmentation de leurs revenus monétaires et viennent nourrir l'extension du secteur informel. L'ampleur prise par ses activités précaires ou sous-rémunérées a pour contre partie une participation accrue des membres des familles à la force de travail active (Mathias, 1983).

Ainsi, des analyses révèlent que les travailleurs touchant des revenus inférieurs au minimum légal tendent à se concentrer dans le secteur informel (80% à San Salvador, 83% à Asuncion, 73% en moyenne dans plusieurs villes au Mexique et en Colombie) (Mathias, 1983).

La majorité des migrants ont trouvé un premier emploi en milieu urbain dans ce secteur. D'après certaines enquêtes, on observe que les activités informelles ne sont pas en Amérique Latine une étape transitoire vers le secteur formel ; au contraire, il y a au sein du secteur informel une forte rétention de main d'oeuvre. A Salvador, la moitié des travailleurs informels occupent le même emploi depuis plus de 10 ans (Mathias, 1983).

En ce qui concerne les revenus, à première vue, les travailleurs du secteur informel touchent des revenus inférieurs à ceux du secteur formel. Mais si l'on ne considère que les ouvriers (au sens strict du secteur moderne), la relation s'inverse en faveur du secteur informel (Mathias, 1983).

4. L'organisation des transports urbains

L'explosion urbaine en Amérique Latine engendre de graves problèmes, notamment dans les transports urbains. Les pouvoirs publics ont développé les réseaux de voirie (Caracas, Quito) favorisant ainsi les déplacements automobiles et aggravant la congestion urbaine (Henry, 1987).

Les populations des zones populaires d'habitat précaires sont les premières concernées par les problèmes de transport. Ces populations rejetées à la périphérie des villes se trouvent éloignées de leur lieu de travail et sont obligés d'augmenter le nombre de leurs déplacements journaliers ainsi que leur frais de transport. Les réseaux d'autobus n'arrivent pas à répondre à la demande croissante émanant des nouvelles périphéries urbaines où ils ont dû laisser proliférer une offre artisanale basée sur des véhicules à petites dimensions. Sans compter que certaines zones dénuées de tout équipement collectifs sont difficilement pénétrables par les systèmes de transport collectif conventionnels. Ces déficiences sont propices à l'apparition d'une offre informelle telles que les jeeps à Caracas ou les camionnettes de Quito (Henry, 1987).

Le système de transport des villes latino-américaines se trouve dans un état de dégradation avancée : mauvaise qualité de service (inconfort, insécurité, vieillissement du parc, dysfonctionnement du

service, fréquences, horaires). Les réseaux sont dans l'ensemble archaïques et insuffisants. Les mauvaises conditions de travail sont souvent à l'origine de retards et d'accidents fréquents.

Les entreprises de transport connaissent de graves problèmes financiers. Leurs coûts d'exploitation augmentent fortement engendrant une baisse des niveaux de rentabilité de leur capital. Les transporteurs répercutent la hausse des coûts sur les usagers. A Lima, entre 1976 et 1983, l'augmentation des tarifs s'est élevée à 1.200%. On observe une tendance à l'augmentation des coûts et des tarifs dans des proportions supérieures à celles du taux d'inflation monétaire (Henry, 1987).

Les transports en commun sont dépendants de l'extérieur pour le matériel roulant : les châssis (carrossés nationalement) sont importés de même que les pièces détachées, les licences, etc. L'ancienneté des véhicules est un phénomène généralisé en Amérique Latine. A Lima, moins de 30% des autobus ont moins de 7 ans de service et un grand nombre dépasse les 10 ans (Henry, 1987).

La propriété est morcelée. Le mode de gestion privée est prépondérant en Amérique Latine, les entreprises publiques étant minoritaires dans l'offre de TC. Les pouvoirs publics réduisent leur intervention au secteur formel et renoncent à leurs attributions de régulation de l'activité. Ils n'ont qu'une fonction d'arbitrage des intérêts des transporteurs et des usagers. Les entreprises publiques soumises à la concurrence apparaissent souvent comme de simples acteurs supplémentaires sur le marché des transports urbains (Henry, 1987).

Face à cette situation de concurrence, les transporteurs doivent assurer les conditions de leur subsistance. Ils tentent d'augmenter leur niveau de revenu en utilisant les véhicules en surcapacité. Le tracé des réseaux est irrationnel et inefficace. Les lignes radiales convergent vers le centre-ville. Souvent, les lignes se superposent, car les transporteurs cherchent à parcourir les lignes et les zones les plus rentables. Les arrêts à la demande, permettent aux transporteurs de ramasser le maximum de passagers. Les chauffeurs travaillent dans de mauvaises conditions : ils sont payés à la commission en fonction du nombre de passagers ; ils doivent travailler entre 12 et 14 heures par jour pour obtenir un revenu convenable.

La prolifération de petites entreprises conduit à une organisation précaire du secteur, à la superposition des lignes et à l'extension inconsidérée des parcs de véhicules pour répondre à la demande. La concurrence induit entre les transporteurs des comportements de rivalité. L'irrationalité des comportements individuels et des modes de fonctionnement des systèmes de transport résultent de la liberté d'initiative tolérée par les pouvoirs publics

B. Le transport urbain informel à Lima et à Caracas (1)

Tableau : La population urbaine des villes étudiées.

	LIMA	CARACAS
Pays	Pérou	Vénézuela
Population	4,6 millions	3,2 millions
Véhicules utilisés	Microbus (30 à 50 pers.) Colectivos (6 personnes) Taxis	Por Puesto (6 personnes) Jeeps

1. Le contexte historique et politique

A Lima, le pouvoir des autorités publiques apparaît limité ; elles ont opté pour la reconnaissance des situations de fait et de laisser-faire vis à vis des transports informels. Ceci confirme ce qui a été énoncé auparavant : nous ne retrouvons pas en général en Amérique Latine cette forte répression des gouvernements contre les transports informels comme c'est le cas en Afrique et en ASIE dans certains cas.

D'ailleurs, leur position en matière de services de transport ne leur permet pas d'agir autrement : les transports en commun conventionnels ne couvrent que 6% de la demande. Les tarifs sont élevés à cause de l'inflation et du prix de l'essence ; les infrastructures de voirie sont limitées rendant la circulation difficile. Certains quartiers périphériques ne sont absolument pas desservis par les transports publics à cause de l'inexistence pure et simple d'infrastructures routières et de la topographie accidentée du relief.

A Caracas, le problème est quelque peu différent. Les autorités publiques veulent jouer un rôle fondamental dans les transports collectifs. A partir de 1939, ils mettent en place un système de planification du réseau de transport urbain aboutissant à une pléthore d'organismes de régulation des transports et une absence de coordination entre eux. Cette anarchie institutionnelle n'est pas apte à faire face aux besoins de la population.

2. La structure urbaine

L'urbanisation qu'ont connue les villes et la topographie accidentée du relief ne contribuent pas à faciliter le développement des TCU.

Lima compte 4,6 M d'habitants répartis sur 40.000 hectares. La ville s'étend sur plus de 50 km. Face à cette faible densité de population, la demande de transport est très diffuse. Depuis 1940, Lima connaît une croissance urbaine vertigineuse, mais qui tend cependant à se ralentir. A ceci s'ajoute le phénomène des migrations venant des Andes ;

35% de la population de Lima vit dans des "barriadas" (zones d'urbanisation progressives issues d'invasions de terrains, de faibles dotations en infrastructures et en services). Ces quartiers sont rejetés à la périphérie sud de la ville, éloignés des centres et de toute activité économique, sur des terrains sablonneux et des collines désertiques (accessibles uniquement en jeeps).

La ville se compose de deux centres :

- l'un en bordure de mer, moderne où prédomine l'habitat résidentiel et sélectif. Les moyens de transport utilisés sont individuels.

- Dans l'autre se concentrent les administrations, les commerces et l'artisanat ; il s'agit essentiellement d'un tissu urbain dégradé où réside la population des taudis.

Tout autour de la ville se sont développées les zones industrielles accompagnées d'urbanisations populaires. La dispersion des activités économiques et la ségrégation résidentielle créent d'importants problèmes de transport.

A Caracas, le contexte urbain est similaire avec une topographie plus accidentée (40 à 60% de dénivellement). Caracas a dû faire face ces trois dernières années à l'une des croissances démographiques les plus explosives d'Amérique Latine. Ce processus a été stimulé par la croissance des revenus pétroliers. Ainsi en 1980, sur une population de 3,2 millions d'habitants, on dénombre 50% de marginaux. Le développement de la ville a été réalisé par des "privés" cherchant la rentabilité financière et spéculative, favorisant les investissements dans la propriété, sur les terrains plats de la vallée. La totalité des grands terrains entourant le centre-ville est passée à la construction de haute densité vers les années 1950-60. Les marginaux ne pouvaient donc s'installer que sur les montagnes entourant Caracas, appartenant à la municipalité.

Les différents quartiers (riches ou pauvres) vivent sans liaison avec l'extérieur. De ce fait, les infrastructures de voirie ont été conçues sans continuité et le réseau routier est toujours congestionné. Il était donc nécessaire d'établir des liaisons entre les ensembles urbanisés. Les pouvoirs publics ont alors concentré leurs efforts sur la construction d'autoroutes en négligeant les réseaux secondaires où l'on rencontre des rues étroites ayant plus de 60% d'inclinaison et des escaliers de plus de 80 marches.

L'existence d'un contexte urbain ne favorisant pas le développement harmonieux d'un système de transport collectif a permis l'apparition des transports informels qui eux seuls peuvent desservir certains quartiers.

3. Les types de véhicules

A Lima, le système de transport informel est composé de trois principaux types de véhicules :

- les *microbus* dont la capacité est de 30 à 50 places par véhicules représentent les 3/4 des véhicules. Ils desservent la moitié des lignes et couvrent les 2/3 des places offertes.

- Les *colectivos* sont des voitures particulières ou pick-ups utilisées collectivement. Ils transportent 6 passagers. Leur importance est réduite à l'heure actuelle. Ils sont apparus en 1940 et ont été plus ou moins remplacés par les microbus dans les années 1970.

- Les taxis : leur activité est libre et sans contrôle.

Le parc des véhicules est relativement ancien : le tiers des véhicules seulement ont moins de 7 ans, 40% ont plus de 10 ans et 1/5 sont âgés de 15 ans au moins. Ces véhicules peu entretenus offrent moins de confort.

A Caracas, deux types de véhicules dominant dans les transports informels. Ce sont les "*por-puesto*" ou voitures collectives et les *jeeps*, considérées comme le seul mode de transport des quartiers périphériques où les rues qui permettent de relier ces quartiers à la ville sont en fait des voies discontinues et très accidentées et seules les *jeeps* peuvent y accéder.

On compte 3,9 millions de *jeeps* dans le district fédéral, soit 52% du parc total du Venezuela. Ce mode de transport se rencontre essentiellement à Caracas (84%). Elles transportent en moyenne 16 personnes pour une capacité de 10 places.

Les *por-puesto* sont des taxis collectifs. Ils sont apparus en 1948. A cette époque, on en dénombrait 6.000 et ils transportaient 180.000 personnes par jour ; en 1978, les entreprises de *por-puesto* comptent 18.000 véhicules dont 800 sont immatriculés. Elles deviennent de plus en plus importantes.

4. Les formes d'entreprises

A Lima, les entreprises informelles ont une structure bien organisée. On recense deux types d'entreprises : les comités et les entreprises individuelles.

Les entreprises individuelles fonctionnent en marge du système avec des *auto-pick-ups* ou des *microbus* clandestins. Ils assurent des dessertes rapides entre les antres de Lima ou doublent les lignes régulières aux heures de pointe. Des taxis sont utilisés aussi de façon irrégulière. Ils fonctionnent jour et nuit, jusqu'à usure complète du véhicule. Ils soustraient beaucoup de véhicules à des chauffeurs.

Les comités sont des regroupements d'entreprises individuelles fonctionnant avec des *colectivos* ou des *microbus*. Ils naissent à partir de la demande. A Lima, 7.000 à 8.000 véhicules desservent un réseau complexe de 150 lignes. Ils offrent 52 millions de places-km par jour, ce qui est nettement supérieur à l'offre des entreprises publiques. On les trouve partout ; ce sont les seuls à pouvoir pénétrer les quartiers populaires et à traverser les villes.

Les comités sont nés au environ des années 1930 pour pallier l'insuffisance des compagnies publiques. Dans les années 1960, leur activité s'est développée et ils sont soutenus par l'autorité municipale. En 1970, le gouvernement a développé la production industrielle nationale de *microbus* avec un système de financement spécial pour les comités (accès au crédit).

* Le mode spécifique d'organisation des comités

A l'intérieur des comités, on rencontre trois types d'unités :

- Au bas de la hiérarchie, les entreprises individuelles de comités : les exploitants sont propriétaires des véhicules. Ils sont surtout intéressés par la rentabilité des véhicules sans préoccupation des économies d'échelle, ni de la répartition des véhicules.

- Au stade supérieur, les "comités de comités" sont la réunion de plusieurs propriétaires pour l'ouverture ou l'exploitation d'une ligne. Par exemple, les comités se chargent du rabattement des nouvelles zones d'urbanisation au centre-ville ou bien s'occupent de la pénétration interne d'un quartier par des accords avec les promoteurs immobiliers.

A l'intérieur des comités, l'organisation est libre : les conditions d'exploitation ne sont pas socialisées. La régularité du service est dictée par la concurrence interne au comité. Ils ne sont pas imposés finalement. Chaque comité dispose en moyenne entre 40 et 80 véhicules.

- Au dernier stade sont implantés les syndicats de comités de microbus qui ont un rôle relationnel. Ils établissent les contacts avec les pouvoirs publics avec lesquels ils négocient les tarifs, les conditions de production et d'importations des véhicules et des pièces détachées. De plus, ils bénéficient d'une fonction politique étant donné leur poids (ex des grèves...)

En conclusion, on constate une forte organisation corporative des comités basée sur un pouvoir oligopoliste.

Nous disposons de peu d'éléments sur le type d'organisation des transports informels à Caracas. Néanmoins, dans le cas des jeeps, le chauffeur est aussi le propriétaire, ce qui se justifie, car ce mode de transport est né d'une initiative des habitants-chauffeurs des quartiers périphériques aidé par le FUNDACOMUN sous forme de subventions.

5. L'organisation du service

A Lima, les *microbus* circulent en moyenne 12 à 16 heures par jour, mais le temps de rotation et la vitesse varient selon le véhicule. Les arrêts ne sont pas pré-établis. Les tarifs ont fortement augmenté ces dernières années : de 1965 à 1983, ils se sont multipliés par 150. Les chauffeurs changent à chaque rotation et sont accompagnés d'un receveur. Ils n'ont aucun droit social et partagent inégalement le chiffre d'affaires avec les propriétaires (30%/70%). Les usagers ne reçoivent pas de tickets, car les exploitants redoutent l'imposition fiscale. A chaque terminus, un contrôleur règle les fréquences et ordonne les départs. Au total, les comités emploient à Lima 14.000 receveurs, 14.000 chauffeurs et plus d'un millier de personnes travaillant aux terminus et dans l'administration des comités.

A Caracas, les *jeeps* circulent de 4h30 à 24h en théorie. En fait, la fin du service se situe plutôt aux alentours de 22h. Le service démarre très tôt le matin, car les habitants des quartiers périphériques qui commencent à travailler à 8h doivent partir à 4h30 de leur domicile ; le nombre des correspondances étant important (2 à 3). Le prix de ce mode

de transport est deux fois plus élevé que celui des bus ou des *por-puestos* alors que les revenus des quartiers périphériques sont les plus bas de la capitale : en semaine, le tarif est de 1,5 bolivares et 3 bolivares après 22h ; les samedis et dimanche, un trajet coûte 2 bolivares et les usagers doivent faire en moyenne 400 mètres pour accéder à un arrêt.

Les transports informels en Amérique Latine se présentent comme une activité complémentaire des transports collectifs conventionnels. Ils répondent essentiellement aux besoins des zones périphériques pauvres où habite une population marginale, non intégrée au système économique. La plupart de ces zones ne sont d'ailleurs accessibles que par les modes de transport informel en raison de leur topographie accidentée (exemple des jeeps à Caracas). De plus, les prix de ces modes de transport sont souvent beaucoup plus élevés que ceux des systèmes conventionnels.

SECTION III. L'Asie du Sud-Est

En Asie du Sud-Est, les transports informels présentent des caractéristiques spécifiques, fondamentalement différentes de celles rencontrées dans les villes d'Afrique ou d'Amérique Latine.

Deux caractéristiques principales se démarquent bien que chaque pays ou chaque ville ait ses propres particularités comme on le verra par la suite :

- Les modes de transport urbains disponibles présentent une grande diversité. Il est intéressant de remarquer la classification "frontière" des modes entre les véhicules motorisés et les non motorisés à l'intérieur du secteur informel, la reconnaissance de la part des pouvoirs publics et le traitement n'étant pas le même selon le type de mode.

- Les transports informels jouent un rôle social beaucoup plus important que sur les autres continents.

Nous aborderons dans un premier temps les caractéristiques communes du transport informel en Asie du Sud-Est afin de mettre en évidence ses spécificités par rapport à l'Afrique et à l'Amérique Latine. Nous examinerons ensuite les différences à l'intérieur de l'Asie du Sud-Est, selon le pays ou la ville étudié ; pour cela, compte tenu du peu d'informations à notre disposition, nous comparerons ce type de transport entre Kuala Lumpur en Malaisie et Manille aux Philippines. Enfin pour marquer le caractère particulier du transport informel en Asie du Sud-Est, nous étudierons deux cas spécifiques concernant la Malaisie et l'Indonésie, cas représentatifs de l'ensemble de l'Asie du Sud-Est : les trishaws à Georgetown et l'interdépendance ville-campagne à Ujung Pandang.

A. Caractéristiques générales

Outre la grande diversité des modes, les situations des transports informels selon les villes étudiées s'avèrent très complexes en raison semble-t-il des multiples cultures ethniques coexistantes.

Le secteur des transports informels est divisé en deux catégories :

- les véhicules motorisés considérés par les autorités publiques comme transitoires par rapport aux véhicules modernes,

- les véhicules non motorisés que les pouvoirs publics ont tendance à considérer comme symbole du sous-développement, même si ces véhicules apparaissent indispensables pour assurer les déplacements de certaines catégories de personnes et de marchandises dans les villes.

Le dessin de cette frontière aboutit à la différenciation de trois modes de transport : les véhicules traditionnels (non motorisés), les véhicules intermédiaires (motorisés) et les véhicules modernes (appartenant au secteur formel).

Les principaux traits des transports informels que l'on retrouve dans toute l'Asie du Sud-Est, quelque soit le pays en question peuvent s'analyser en cinq points particuliers au cours desquels nous examinerons tout d'abord la genèse du secteur informel des transports urbains, nous verrons dans un second point dans quel contexte urbain ils s'inscrivent,

nous étudierons ensuite quelle est la technologie mise en oeuvre et sa classification selon les catégories retenues, enfin un dernier point envisagera de déterminer la place tenue par le secteur informel des transports urbains dans les villes d'Asie du Sud-Est.

1. La genèse des transports urbains informels

Dans les capitales d'Asie du Sud-Est, les besoins en transport urbain non satisfaits par les entreprises publiques aux déficits croissants ne pouvant plus fournir de nouveaux services sont assurés par les entreprises privées (essentiellement artisanales et familiales) de taxis, microbus (moins de 12 sièges), minibus (environ 12 sièges) et midibus (12 à 25 sièges). Les services de transport se situent entre les voitures privées et les autobus conventionnels (publics) en terme de prix et de qualité.

Ces organisations privées sont devenues puissantes en Asie du Sud-Est avec les changements favorisant le secteur moderne par rapport au secteur traditionnel de l'économie. Pendant les années 50-60, les planificateurs voulaient concentrer leurs ressources à grande échelle en vue de former des activités de transport capitalistique qui absorberaient la force de travail du secteur traditionnel. Or la tentative de développement du secteur moderne des transports urbains n'a pas engendré l'élimination du secteur informel, mais au contraire a renforcé sa puissance, car les activités de ce secteur répondent à des besoins que le secteur moderne ne peut pas assurer (offre de transport et rôle social).

2. La structure urbaine, un ensemble de formes urbaines complexes.

La spécificité des transports informels s'explique en partie par la complexité du système urbain asiatique issu de multiples cultures ethniques. En ce sens, la ville varie selon les contextes. Selon J.C LAVIGNE, il n'existe pas de "ville", mais des formes urbaines propres à chaque système socio-spatial, reflétant les particularités culturelles des villes. Ces formes urbaines constituent des zones ayant une certaine autonomie par rapport à la ville globale. Elles sont spécifiques tant par leur habitat, leur système de peuplement et d'occupation du territoire que par rapport à leur vie sociale. La ville est constituée de différents espaces articulés entre eux par des systèmes de voirie eux-même différenciés.

La rue acquiert selon les formes urbaines des fonctions différentes et représente des enjeux particuliers. En effet, les rues ne servent pas uniquement à la circulation, mais aussi à une multitude de fonctions commerciales et sociales (Meier, 1976). Elles sont utilisées par les résidents comme séjour, cuisine et quelquefois chambre. Les commerçants s'en servent comme offices et magasins. Quand l'eau est rare, les caniveaux peuvent servir au bain, à la blanchisserie et aussi comme égouts. Les colporteurs et les petits commerçants offrent une variété incroyable de biens et services remplissant les rues de leurs marchandises et de leurs cris appelant le client. Certains s'établissent à l'intersection de rues passagères, d'autres se déplacent au contraire lentement à travers les rues. Ainsi, certaines voies sont protégées contre la circulation automobile permettant en fait l'existence du groupe des résidents (et non pas des circulants) (J.C LAVIGNE, 1988).

Dans ces zones, l'amélioration de l'accessibilité et la création d'un espace public (grandes avenues, etc) peuvent détruire le groupe social en introduisant "l'étranger" comme l'explique LAVIGNE. Ces formes urbaines

interdisent certains modes de transport et définissent un type d'accessibilité où seuls les véhicules de type léger ont place. Ainsi, la circulation s'écoule à travers ces rues. L'une des caractéristiques les plus étonnantes de ce trafic est son hétérogénéité : des animaux, des piétons, des véhicules à 2,3 ou 4 roues... Chaque véhicule sert à une fonction spécifique. D'autre part, on observe une évolution technologique des véhicules spéciaux augmentant toujours la diversité des modes.

On rencontre d'une ville à l'autre d'un même pays de curieuses différences non pas au niveau des véhicules modernes tels que les bus ou les voitures de marque étrangère qui en général sont à peine modifiés, mais parmi les plus petits véhicules (charettes, bicyclettes, tricycles, motos, triporteurs, minibus) dit de "transport intermédiaire".

Les facilités de communication (téléphone, services postaux) ne sont pas sûres. En général, les personnes traitent donc directement les affaires commerciales ou sociales en utilisant ce type de transport (le voyage se substitue aux communications). D'autre part, ils assurent aussi dans un même temps le transport des marchandises.

C'est donc à travers cette catégorie de véhicules et celle des véhicules traditionnels que les différentes cultures, contraintes par des considérations économiques et technologiques déploient leur influence et résolvent en partie leurs problèmes de transport.

3. Diversité des modes.

Dans chaque ville, on observe une grande variété de véhicules et de situations. Dans certaines villes, un type de véhicules fonctionnera plus efficacement et avec plus de succès. Chaque technologie se développe avec une culture et lui semble inextricablement liée. De ce fait, il n'est pas pertinent de les comparer en terme de technologie ; une approche socio-anthropologique serait plus intéressante. "En effet, les transports urbains dans leur forme la plus fondamentale suggère sandales et chaussures, une technologie qui facilite la marche à pied et le transport des marchandises" (Meier, 1976). La manière dont les marchandises sont transportées diffèrent beaucoup à travers l'Asie. De même, la forme des charettes d'animaux se distingue en fonction des cultures. Ainsi, chaque technologie est profondément ancrée dans le tissu social de sa ville de fabrication et ne peut pas être aisément transférer d'une ville à une autre.

Avant d'aborder la classification des véhicules, il semble intéressant de passer en revue les principaux véhicules rencontrés, à partir de l'examen détaillé qu'en a fait Meier en 1976 dans son rapport sur les transports intermédiaires en Asie du Sud-Est.

Dans la catégorie 2 roues, les bicyclettes transportent aussi bien des personnes que des marchandises (5 à 50 kg sur la roue arrière), car elles sont d'une utilisation plus souple que les véhicules motorisés à condition que les charges ne soient pas trop lourdes. En général, elles possèdent une béquille pour rendre le chauffeur plus libre de ces mouvements lorsqu'il s'occupe des clients.

La forme de véhicule à 3 roues la plus fascinante est le tricycle (sandor ou becak, pedicab ou rickshaw). Il est toujours fabriqué localement de façon artisanale et rarement exporté hors de sa ville de fabrication. Ils transportent environ deux adultes et un maximum de 175 kg de frêt sur

des distances de plusieurs kilomètres. La capacité et le rayon d'action dépendent beaucoup de la structure du véhicule et de son entretien. Ils sont plus importants dans les petites villes où ils sont moins concurrencés par les petits véhicules motorisés. A Jakarta en 1976, on dénombrait 60000 tricycles pour seulement 20000 licences. En fait, les propriétaires copient les licences et utilisent les copies pour d'autres becaks. En moyenne, il existe 3 licences pour une seule officielle. Les tricycles ont connu des innovations permettant d'améliorer leur capacité et leur confort : à Ahmedabad (Inde), un "strapontin" a été installé de sorte qu'un tricycle peut alors transporter 5 enfants . Cependant leur prix d'achat reste élevé (200\$), de même que celui du billet ; dans la plupart des cas, les gens préfèrent marcher à pied. Il semble donc que l'avenir des tricycles soit lié au frêt.

Les véhicules à 3 roues motorisés tels que les bemos, helicaks, mebea, autorickshaw sont uniques pour plusieurs raisons : tout d'abord une fabrication artisanale et locale, un véhicule technologiquement simple, construit de façon à porter du poids tout en gardant l'équilibre, il est très maniable dans la circulation pour un motorisé se faufilant dans les rues étroites, il transporte deux adultes (pour trois, le chauffeur demande 25% en plus pour la surcharge, mais souvent les prix sont négociés), les prix sont en général moitié moins élevés que ceux des taxis normaux.

Les minibus diffèrent un peu avec une capacité de 500 à 700 kilos. Les passagers siègent sur deux bancs se faisant face le long des parois du minibus. Souvent, les marchandises sont placées sur la plate-forme du toit. Les minibus à 3 roues sont utilisés surtout en Indonésie, au Vietnam et en Thaïlande.

Les 4 roues sont essentiellement caractérisés par les jeepneys, les jitneys ou les opelets d'Indonésie. Ils sont souvent fabriqués à partir d'autos converties auxquelles on substitue l'arrière du véhicule en break. Ils transportent environ 9 passagers sur deux bancs situés à l'arrière. Le chauffeur est accompagné d'un contrôleur qui collecte les billets vers la porte arrière et annonce la destination du véhicule aux piétons pour attirer les clients. Ils fournissent un transport alternatif plus rapide et plus fréquent que les bus, acceptant les marchandises et déviant les itinéraires si nécessaire pour satisfaire le client.

4. Classification des véhicules

En Asie du Sud-Est, une frontière assez nette se dresse comme nous l'avons déjà mentionné entre les véhicules motorisés et les non motorisés

à l'intérieur du secteur informel. Cette dichotomie aboutit à une classification tripartite des véhicules (Rimmer & Dick, 1980) :

- les véhicules modernes tels que les bus standards, les taxis et quelques exemples de chemin de fer de banlieue ;
- les véhicules traditionnels, à savoir les pedicab, les calèches et les cycles ;
- les véhicules intermédiaires comme les motos modifiées ou converties, les pick-up, les jeepneys, les sedans et les camions, tous les véhicules reconstruits pour une utilisation locale.

Tableau 5 : Types de véhicules de transport collectif

Modernes	Intermédiaires	Traditionnels
Bus standards	Motos transformées	Pedicab (*)
Taxis	Pick up	Calèches
Trains suburb. et métro	Jeepneys	Cycles
	Sedans (voitures)	
	Camions	

* cyclo-pousse

Il est important de noter que cette classification n'implique pas une évolution du secteur traditionnel vers le secteur moderne (on inclue parfois sous le terme intermédiaire les transports traditionnels), mais c'est parfois le contraire (par exemple à Surabaya), le secteur informel ayant une forte puissance en Asie du Sud-Est.

A Jakarta, les véhicules à technologie intermédiaire assurent 20% du total des voyages et 50% à Manille (y compris les véhicules traditionnels). Ces statistiques n'intègrent pas les villes de province où les véhicules intermédiaires sont les plus nombreux.

L'argument en faveur de l'introduction de technologie plus moderne est fondé sur le problème de la congestion de la circulation. En réalité, l'argument est double : outre le fait que les véhicules tirés par l'homme ou des animaux gênent la circulation, dans l'esprit des planificateurs, ils sont l'image du sous-développement. Vu le niveau de congestion et ses causes multiples, l'interdiction de circuler des véhicules non motorisés n'améliorerait pas pour autant la circulation. Cependant, les petits véhicules motorisés s'arrêtant à volonté pour prendre des passagers aggravent ce problème ; un remède peut être trouvé en éduquant les chauffeurs et en renforçant la réglementation de la circulation, y compris celle des trafics lents (Rimmer & Dick, 1980).

De petits perfectionnements dans la technologie de ces véhicules intermédiaires ont produit de visibles améliorations au niveau de la capacité, de la vitesse et même de nouvelles fonctions, ceci sans déplacement d'ouvriers qui souvent accompagnent une technologie complètement nouvelle. La ville est le bénéficiaire de ces équipements améliorés qui permettent de fonctionner plus efficacement, comme une entité économique et non comme une victime de l'important chômage (Meier, 1976).

Les problèmes de transport peuvent être résolus en s'adaptant aux déplacements des personnes et des marchandises dans la ville avec un minimum de ressources. Les véhicules intermédiaires s'adaptent bien à

l'évolution urbaine en raison d'un coût marginal de capacité additionnelle faible pour les entreprises et nul pour le gouvernement. Il est donc essentiel que des modes de transport concurrentiels existent, fournissent des types de transport différents, comme c'est le cas des modes de transport intermédiaires qui assurent à la fois le transport des personnes et des marchandises à des tarifs plus élevés que les modes conventionnels mais à une rapidité supérieure. D'autre part, ils peuvent assurer le fonctionnement d'autres réseaux dans le cas d'une grève par exemple.

Par ailleurs, une modernisation des véhicules telle qu'elle est voulue par les planificateurs engendrerait un chômage supérieur à 25% de la population active en Indonésie, chaque conducteur d'un véhicule 3 roues privant 15 à 40 personnes d'emplois (Rimmer & Dick, 1980).

5. La place du secteur informel

En Asie du Sud-Est, les gouvernements poursuivent une politique de modernisation : remplacement des technologies traditionnelles par de plus modernes, extension du secteur moderne formel. D'ailleurs, ce dernier s'agrandit souvent grâce à un empiètement progressif sur le secteur non établi (petites entreprises individuelles ou familiales) qui est obligé de s'entasser ou de se déplacer en direction de la périphérie. Les autorités considèrent ce processus comme correspondant aux tendances "naturelles" d'accumulation et de concentration du développement capitaliste, mais en terme spécifiquement technologique et organisationnel.

Les bureaucrates pour augmenter leur puissance ont montré une disposition marquée à contrôler les entreprises du secteur informel. On observe de nombreux cas d'intégration d'entreprises informelles dans le secteur formel :

- C'est le cas à **Singapour** où de telles politiques ont conduit à l'élimination des taxis pirates et l'absorption progressive des entreprises de minibus chinoises en une seule entreprise publique.

- A **Bangkok**, 24 entreprises privées et 2 compagnies d'états ont été réunies en une seule.

- A **Manille**, les bus privés ont été restructurés en consortium et les jeepneys en coopératives (godard, 1986).

- A **Jakarta**, les politiques de modernisation ont abouti à l'élimination des becaks, l'expulsion des opelet et l'intégration des minibus et des taxis en coopératives ; les autorités désirent organiser le transport public sur la base de quatre modes : les trains, les tramways, les bus, les taxis et les petits véhicules motorisés (ce dernier groupe étant vu comme transitoire). On a ainsi assisté dans les petites villes indonésiennes à la substitution par sections de bus et de taxis avec compteurs des bemos et des becaks.

- **Surabaya** dans la stratégie de modernisation se présente comme un cas particulier : les pouvoirs publics ont supprimé la concurrence entre les modes de transport pour faciliter l'introduction de technologies plus modernes privant ainsi les usagers du choix entre divers modes alternatifs et par la même occasion n'incitant pas les entreprises formelles à améliorer la qualité du service. Il semble que les planificateurs soient uniquement motivés par des critères technologiques et non pas économique et social ; ils introduisent des bus standards partout où cela est possible

physiquement et relèguent les petits véhicules motorisés à un rôle d'alimentation sur des itinéraires où les bus ne peuvent pas aller, éliminant progressivement les véhicules lents (non motorisés). En 1982, Surabaya comptait 355 bus, 125 minibus et 690 bemos assurant des dessertes à itinéraires fixes. Les politiques recommandées remplaçaient les bemos par des bus, instituaient de petits véhicules motorisés à la place des becaks entraînant une perte directe de 35000 emplois dans la ville (Rimmer & Dick, 1980).

Les stratégies d'expansion du secteur moderne engendrent une mauvaise allocation des ressources et une mauvaise distribution des revenus en introduisant des technologies capitalistiques.

B. Les transports informels dans trois villes asiatiques

Nous présentons ici les transports informels de trois villes différentes, à savoir Kuala Lumpur et Georgetown en Malaisie et Manille aux Philippines. Le cas de Georgetown sera repris de façon détaillée au paragraphe suivant qui portera sur les particularités de ces systèmes de transport en Asie. Le choix des villes outre l'intérêt spécifique des systèmes de transport informel dépend essentiellement des informations disponibles.

Tableau 6 : Systèmes de transport informels comparés des 3 villes étudiées

	Georgetown	Kuala Lumpur	Manille
Pays	Malaisie	Malaisie	Philippines
Population	830.000	1 million	7 millions
Croissance		8%/an	3,2%/an
Véh. utilisés	Trishaws (cyclo-pousses) Minibus (7-16 pers) Tricycles Calesas (Taxis collectifs)	Minibus (6-8 pers) Jeepneys Taxis	Jeepneys (14-18 pers)

1. Contexte urbain

La Malaisie, longtemps contrôlée par les Anglais fut créée en 1963. L'essor économique de ce pays compte parmi les faits les plus remarquables de l'histoire contemporaine de l'Asie du Sud-Est. Pourtant les difficultés subsistent en raison notamment du caractère multinational de la population. La péninsule malaisienne est le seul pays où coexistent représentées par des communautés numériquement aussi importantes, les trois civilisations dominantes de l'Asie : musulmanes, chinoises et indiennes.

Les Malais sont essentiellement agriculteurs. la plupart sont installés dans des villages le long des rivières. Ce sont les seuls véritables "autochtones" aux yeux du gouvernement appelés ici "bumiputeras".

Les Chinois représentent une communauté importante en Malaisie. leur présence en péninsule remonte au moins au 15^e siècle. Mais l'immigration n'a pris son ampleur véritable qu'au 19^e siècle avec le développement de Penang et de Singapour. Depuis 1950, elle a pratiquement cessé. Les chinois

ont accédé à tous les niveaux de la société : grands commerçants, petits boutiquiers, propriétaires de mines et de plantation, ouvriers, pêcheurs, avocats, médecins ou tireurs de pousse. Les chinois contrôlent le commerce et les transports urbains.

Les Indiens quant à eux se sont installés en péninsule à la fin du 19^e siècle. Ils représentent 48,5% du personnel des plantations. D'autres sont employés dans les bureaux et les administrations publiques. Ils sont gardiens ou agents de police, petits commerçants ou prêteurs d'argent. En général, les Indiens sont très attachés à leur langue, leur culture et à leur pays d'origine.

Les Indiens ne posent donc pas de véritables problèmes dans le développement économique et social de la Malaisie. Par contre, la communauté chinoise s'occidentalise et une troisième Chine cherche sa voie. La politique officielle malaisienne vise à favoriser les Malais considérés comme les seuls citoyens de droit. Cependant, elle doit faire face à la puissante communauté chinoise.

Capitale de la Malaisie avec une population de 977.100 habitants en 1980 et un taux de croissance de l'ordre de 8% par an, **Kuala Lumpur** est intéressante par le caractère multiracial de sa population, phénomène marquant la plupart des pays d'Asie.

Par rapport à cette situation de fait, **Kuala Lumpur** qui a tendance à affirmer sa primauté et son caractère métropolitain connaît néanmoins de graves problèmes d'encombrement et de limitation de l'usage de la voiture dans les zones centrales, la croissance de la motorisation (90 véhicules pour 1000 habitants) étant plus rapide que celle de la population. On peut ajouter 60 cycles motorisés pour 1000 habitants.

En 1975, face à l'incapacité des 8 sociétés de bus à accroître l'offre de TC, les pouvoirs publics décident d'autoriser les minibus privés dans le centre de la ville en délivrant des licences d'exploitation sur un certain nombre d'axes. Cette tentative devait permettre de réduire l'influence chinoise dans ce secteur et d'améliorer la qualité du service. Les minibus réussissent ainsi à prendre 25% de la clientèle des TC au détriment des autobus qui à l'époque satisfaisaient 37% des déplacements.

Manille compte une population de 7 millions d'habitants s'accroissant au rythme de 3,2% par an. Manille est un grand centre décisionnel des Philippines. Là se concentrent les activités industrielles et commerciales, les administrations. Les difficultés du développement régional attirent vers la capitale la population des provinces défavorisées. L'urbanisation rapide engendre des problèmes de congestion urbaine. Les axes de déplacement sont complexes avec l'existence de centres secondaires se surajoutant au centre d'affaires.

Une importante variété de modes de transport cohabitent sur un espace routier limité. Une enquête de 1983 recensait 11 millions de déplacements journaliers dont 55% étaient effectués en jeepneys et 16% en autobus. Ces derniers sont exploités soit en consortium d'entreprises privées, soit par la compagnie publique créée en 1974. Depuis fin 1984, un système de métro léger a été mis en exploitation.

Dès 1970, la politique de transport mise en place par le gouvernement vise à restreindre l'activité des jeepneys au profit du secteur public des autobus.

Georgetown (Penang) seconde ville de la Malaisie compte une population de 326 000 habitants (en 1970). La congestion urbaine dans la ville de Georgetown dépasse dans son intensité les autres villes asiatiques, en raison essentiellement de l'existence d'une société multi- raciale accentuant ces problèmes. Chaque ethnie a un mode de vie spécifique contribuant à complexifier les relations à l'intérieur de la ville. Cette complexité se retrouve dans l'organisation des transports informels, chaque ethnie l'adaptant en fonction de ces propres contraintes.

Les scolaires se rendent en trishaws à leur école respective, c'est à dire à l'école malaisienne, tamil ou chinoise, chaque école fonctionnant avec des horaires différents, démultipliant ainsi le nombre des voyages. C'est pourquoi, nous proposons d'examiner le processus de formation et d'organisation des activités informelles dans le cas spécifique de Georgetown, particulièrement représentatif de cette situation et où la congestion urbaine est telle que les autorités voulaient interdire les activités de trishaws (principaux modes de transport informel).

2. Les modes de transport

Depuis 1975 à Kuala Lumpur, les transports informels sont assurés pour l'essentiel par les *minibus*, véhicules classés dans les technologies intermédiaires qui peuvent avoir des avantages de coût et de confort sur les bus standards. En effet, sur de petites distances, les *minibus* de moins de 9 passagers sont préférables aux bus standards et sur les routes à haute densité, les grands *minibus* peuvent offrir une alternative.

Suite à l'autorisation des pouvoirs publics, les *minibus* avec licence sont passés de 213 en 1976 à 400 en 1978. A cette époque, ils fonctionnaient sur 17 itinéraires fixés. Parallèlement, le nombre d'autobus est resté constant entre 1976 et 1978. Les 2/3 des licences délivrées sont pour un véhicule unique, mais souvent une licence sert à plusieurs véhicules : on a dénombré comme maximum 35 véhicules pour une licence.

En terme de coûts, les avantages des *minibus* sont évidents par rapport aux bus standards. Les coûts par véh-km s'établissent à 15 cents pour les *minibus* à Kuala Lumpur où l'essence est chère (1,4\$ par galbon). Les coûts par passagers-km sont de 2,47 cents pour un *minibus* de 10 places. Il est impossible pour un bus standard de descendre ses coûts en dessous de 2,5 cents par passager d'autant plus que les bus standards ne peuvent pas fonctionner 20 heures par jour comme le font les *minibus*. Ainsi dans tous les cas, les *minibus* ont des coûts inférieurs à ceux des bus standards.

A Manille, les technologies intermédiaires représentent 50% des modes de transport. En 1986, on recense 40000 *jeepneys* (sorte de *minibus*), 6000 bus, 6400 taxis, 17000 *tricycles* et 1000 *calesas* (sorte de taxis collectifs).

Les *jeepneys* étaient à l'origine une réutilisation des stocks de jeeps de l'armée américaine après la seconde guerre mondiale. Ces véhicules ont connu une forte croissance au début des années 80 (les années précédentes, ils étaient entre 18000 et 27000). Les estimations sont difficiles à cause de leur statut illégal, la plupart des véhicules sont enregistrés en dehors de l'agglomération de Manille et opèrent dans la ville.

Les *jeepneys* en tant que véhicules intermédiaires de transport présentent de nombreux avantages : le coût total de fonctionnement de 14

minibus représente 20 à 25% du coût de 58 bus standard ; d'autre part, Walters en 1979 a évalué le coût à la place-km des *jeepneys* 16% moins cher que celui des autobus. Le caractère meilleur marché des *jeepneys* peut s'expliquer par l'esprit d'entreprises des opérateurs plutôt que par la petite taille des unités. Le parc de *jeepneys* a connu une forte croissance au début des années 80 (40.000 unités en 81 par rapport à 18.000 à 27.000 les années précédentes). On en dénombre environ 60.000 à l'heure actuelle. Ces estimations sont aléatoires car 60% des véhicules ont un statut illégal : enregistrés en dehors du périmètre de Manille, la plupart des véhicules opèrent dans l'agglomération.

En ce qui concerne la technologie mise en oeuvre à **Georgetown**, deux principaux modes caractérisent les transports informels : les *trishaws* et les *minibus*.

Les *minibus* sont apparus à Penang en 1925. Ils fonctionnent avec des moteurs de voitures ou des châssis de camion léger. Ils peuvent transporter 7 à 16 passagers. Actuellement, dans Penang, ils gèrent des dessertes d'écoles et d'entreprises.

Les *trishaws* s'apparentent à des cyclo-pousse et font partie des véhicules traditionnels non motorisés, considérés comme des symboles du sous-développement. Dans la plupart des autres villes asiatiques, les autorités tentent d'éliminer ces véhicules (ex à Bangkok, Jakarta ou à Kuala Lumpur). Au contraire, Georgetown s'est contenté de fixer un plafond de *trishaws* autorisés (on ne délivre plus de licence). La flotte des *trishaws* a cependant augmenté approximativement de 16 à 22% entre 1973 et 1976. 6% des véhicules sont en état de marche, les autres sont soit en réparation, soit suspendus de leurs opérations, certains étant en attente de location.

3. Les types d'entreprises

A **Kuala Lumpur**, les entreprises de *minibus* sont essentiellement de moyennes et petites exploitations allant des coopératives (d'une trentaine de véhicules) aux formes artisanales individuelles.

Trois acteurs participent à l'exploitation :

- le propriétaire de la licence,
- le propriétaire du véhicule,
- l'exploitant proprement dit.

Une même personne peut cumuler les 3 fonctions. On observe dans certains cas une concentration de propriétaires de plusieurs véhicules et l'organisation d'ateliers pour la réparation. Les salaires des chauffeurs de *minibus* sont par estimation de 25% plus élevés que ceux des conducteurs de bus avec un intéressement sur les recettes.

Le véhicule peut être loué à la semaine à un chauffeur moyennant un forfait ou bien le concessionnaire loue sa licence à un exploitant tirant une rente de son titre.

Des entrepreneurs Malais ont rétrocédé des activités de transport voire des licences d'exploitation à des propriétaires Chinois qui sont maintenant en position dominante (Godard, 1985).

Les itinéraires sont négociés par une association créée en 1977 qui milite pour une application souple de la réglementation.

A **Georgetown**, la forme des entreprises est proche de celles de Kuala Lumpur. Trois personnages principaux les composent :

- Le conducteur de *trishaws*,

- le propriétaire-conducteur,
- le towkay ou propriétaire multiple.

Cependant, les relations hiérarchiques entre ces personnages et leur rôle respectif s'avèrent encore plus complexes. Là encore, on retrouve l'importance de la coexistence de plusieurs ethnies différentes. Nous aurons l'occasion de développer ce point de façon plus détaillée dans le paragraphe suivant, car l'organisation complexe des entreprises de trishaws de Georgetown apparaît très originale.

A Manille, les entreprises de jeepneys sont de type familial. Elles semblent fortement influencées par les relations parentales entre les chefs d'entreprises et les employés qui sont basées sur des origines géographiques ou ethniques communes.

Selon Dick, cette organisation est cimentée par l'encouragement financier sous forme de partage des profits comme système de rémunération.

Ces entreprises informelles connaissent des cycles de croissance-décroissance. En effet, elles réinvestissent les profits jusqu'à ce qu'elles aient atteint la taille désirée ; puis, les bénéfices sont retirés du circuit jusqu'à ce que le capital soit épuisé. Ensuite, ils décident soit de cesser leur activité, soit de recommencer un nouveau cycle qui peut être interrompu si des capitaux étatiques ou étrangers sont injectés dans l'entreprise. A ce moment là, elles peuvent être transférées dans le secteur formel.

4. L'organisation du service

Les *minibus* de *Kuala Lumpur* détournent la réglementation officielle en exploitant en surcharge plusieurs heures par jour (22,5 passagers en moyenne au lieu de 16), diminuant le confort et aggravant les risques d'accident. Les véhicules circulent environ 20 heures par jour.

En général, les exploitants recentrent leurs activités sur les tronçons les plus rentables. La fréquence des *minibus* sur les axes principaux est de 80 à 90 *minibus* à l'heure, réduisant les temps d'attente, même si beaucoup d'entre eux sont pleins.

Les tarifs sont plus élevés que ceux des bus pour les trajets courts. La clientèle est ciblée : il s'agit essentiellement des migrants de la périphérie désirant se rendre au centre ville pour lesquels cette offre est adaptée.

A Georgetown, les *trishaws* représentent un transport collectif important aussi bien de personnes que de marchandises. Ils fournissent à l'instar des taxis des services sans horaire sur des itinéraires non fixés (les *minibus* par contre ont des itinéraires fixes). Ils assurent des dessertes courtes dans la zone urbaine surtout dans le centre ville (à l'inverse des taxis qui se concentrent sur de longs trajets). Les dessertes sont assurées surtout dans les zones denses la journée et dans les zones de loisirs et de shopping la nuit ; d'autre part, ils évitent les quartiers pauvres. En général, la clientèle est composée de riches salariés qui utilisent les *trishaws* pour leur trajets personnels et pour le transport des enfants à l'école.

Globalement, ils présentent de nombreux avantages : ils ne dépensent pas d'énergie et ne polluent pas, ils ont d'énormes facilités d'accès dans la ville surtout dans les rues étroites. Cependant, ils gênent la circulation en raison de leur lenteur (10 à 15 Km/h) et de leur faible taux

d'accélération au démarrage. Ils sont réputés dangereux surtout la nuit, car les véhicules sont mal éclairés et les chauffeurs conduisent de façon fantaisiste. En réalité, les statistiques d'accidents n'indiquent pas de taux plus élevés pour les trishaws.

Les tarifs sont fixés soit par contrat notamment pour les scolaires, soit par négociation avec le client. Les tarifs diffèrent selon certains facteurs comme par exemple le temps, la demande et la perspective d'un bénéfice.

La demande de transport en trishaws sont importantes aussi le gouvernement local a-t-il abandonné l'idée d'éliminer les trishaws, d'autant plus que cela posait d'importants problèmes sociaux

Les *jeepneys* de Manille ont un mode d'organisation plutôt classique. Ils fonctionnent sur un axe avec des arrêts non fixés. Le chauffeur verse une redevance journalière au propriétaire du véhicule. L'autorisation d'exploitation est accordée aux chauffeurs par lignes. Depuis 1974, un décret oblige à la création de coopératives qui sont constituées d'au moins 50% des transporteurs exerçant sur un itinéraire donné. Pour l'obtention d'une licence, les coopératives gèrent les autorisations des véhicules, les assurances, les affectations des véhicules sur les lignes, les versements journaliers effectués par les chauffeurs. On observe une diversification des activités des propriétaires de minibus pour pallier aux restrictions dont ils font l'objet.

C. Particularités du transport informel en Asie du Sud-Est

Deux cas spécifiques sont abordés : tout d'abord l'organisation des *trishaws* à Georgetown, port de Malaisie et le rôle spécifique du secteur des transports informels à Ujung Pandang en Indonésie. L'étude de ces deux exemples mettront au jour deux traits caractéristiques de l'Asie, à savoir la multi-racialité des villes et le caractère social fondamental des transports informels. Comme nous l'avons déjà remarqué, les principales caractéristiques tant technologiques qu'organisationnelles des transports informels sont fortement influencées par l'ethnie raciale qui en est à l'origine, expliquant par la même la complexité du développement urbain ainsi que celle du fonctionnement des transports informels. D'autre part, si comme en Afrique et en Amérique Latine, ce secteur s'est d'abord développé pour répondre aux besoins de transport collectif urbain non satisfaits par l'offre de transport conventionnel, il semble aussi que le secteur des transports informels dans les villes asiatiques permettent l'intégration sociale des migrants ruraux en absorbant la main d'oeuvre saisonnière issue des campagnes.

1. L'influence des sociétés multiraciales dans l'organisation des trishaws à Georgetown.

Les entreprises de *trishaws* induisent une sururbanisation en encourageant l'immigration rurale vers la ville (absorption de la main d'oeuvre rurale dans les activités de transport informel). Elles fonctionnent en libre service et sont perçues comme une activité dégradante en raison du degré d'exploitation des conducteurs par des propriétaires peu scrupuleux.

Trois personnages principaux forment le squelette de l'entreprise :

- le conducteur du trishaw,
- le propriétaire-conducteur,

-le towkay ou propriétaire multiple.

-Les conducteurs de trishaws

les 2/3 des conducteurs sont nés dans la ville même. Il est difficile de les contrôler, car ils n'ont pas d'emploi permanent, ni de logement en raison de leur caractère saisonnier (certains vivent dans leur véhicule et périodiquement visitent leur famille).

En général, ils sont jeunes ce qui explique le taux important de rotation des conducteurs que l'on observe dans ce milieu (seul un quart d'entre eux opère à une place fixe). En 1976, la profession comptait 1727 conducteurs dont 71% de chinois, 16% de malais et 12% d'indiens. La plupart vive dans l'illégalité : en 1976, 300 conducteurs environ circulaient sans licence et à des heures irrégulières.

Beaucoup de conducteurs ont suivi le cursus scolaire en moyenne pendant 4 ans et font vivre 4 subordonnés. Avant d'être chauffeurs, ils étaient manoeuvres, ouvriers d'usine ou chômeurs. En général, ils deviennent conducteurs à la fin de leur contrat parce qu'ils ne trouvent pas d'autres emplois. Les 4/5 sont incapables de parler couramment anglais ce qui représente un lourd handicap pour s'intégrer dans le marché lucratif des touristes.

Leur revenu quotidien en 1976 était de 5,5M\$. Un tiers des conducteurs, migrants ruraux visitent périodiquement leur famille et leur envoient une grande partie de leur revenu pour soutenir les productions rurales subsistantes.

-Les propriétaires-conducteurs

Selon une enquête de 830 propriétaires-conducteurs, 539 propriétaires travaillaient pour leur propre compte et 264 étaient dirigés par une association. En général, ils sont peu mobiles et dorment dans leur véhicule. Ces chiffres sont aléatoires, car il existe de gros problèmes d'évaluation dans le secteur informel : sur 112 conducteurs-propriétaires, 21 conducteurs sont propriétaires et 91 louent leur véhicule. 5 conducteurs se disant propriétaires uniques sont enregistrés comme towkay (propriétaires de plusieurs véhicules). 9 véhicules enregistrés comme appartenant à des propriétaires uniques sont conduits par des locataires.

-Les towkays

Le towkay est propriétaire de plusieurs véhicules engagés dans la production de service de transport. Il emploie une personne ou plus. En général, il est implanté à un endroit fixe pour mener ses affaires.

D'après le registre local, en octobre 1976 sur 2445 trishaws, 1906 unités appartenaient à 44 towkays dont 5 d'entre eux possédaient 42% du total de la flotte de trishaws de Georgetown et les 10 premiers en possédaient 53%.

En général, les propriétaires multiples concentrent leur flotte afin de pouvoir exercer d'autres activités à côté, car la propriété ne peut être transférée d'un membre de la famille à un autre.

Là encore, les chiffres sont plus ou moins erronés. En fait, l'organisation des entreprises est gardée dans le flou pour permettre aux propriétaires de cumuler des activités. Ainsi, certains véhicules sont

enregistrés au nom de plusieurs propriétaires ou bien les propriétaires répondent à plusieurs adresses, mais fonctionnent en une seule entreprise. Si l'on tient compte de cette situation, le nombre de propriétaires se réduit à 55 et les 5 premiers possèdent seulement 25% de la flotte et les 10 premiers 37%.

Le fusionnement des flottes permet aux towkays d'exercer d'autres activités. On remarque que certaines entreprises fonctionnent dans des lieux ou locaux voués à des activités autres que le transport, telles que le café par exemple. Des towkays en plus de leur entreprise de trishaws ont des affaires de réparation de bicyclettes ; des entreprises sont reconnues comme service de courtage, fournissant des plaques pour des véhicules neufs ou d'occasion. On note d'autres activités associées telles que la fabrication d'équipements (les capots) ou de cycles.

Les towkays louent les trishaws pour 80m\$ par jour. Compte tenu des réparations de véhicules et de l'emploi parfois d'un deuxième homme, leur revenu net par semaine est de 4m\$. Les towkays ont vu leur revenu décroître à cause des défauts de paiement des conducteurs (ils ne reçoivent en moyenne que 70% de la rente) et des véhicules en attente de location, sans parler de ceux en réparation.

Malgré cela, peu de towkays tentent de se recycler dans d'autres activités (vente de motocycles, gestion de bus scolaires). En fait, un trishaw neuf coûte 650 à 750m\$ et sa durée de vie est estimée à 10 ans. Les propriétaires peuvent les amortir en 2 ans en recevant une rente de 1,2m\$ au lieu de 0,8m\$ en moyenne. Comme beaucoup de véhicules ont en moyenne plus de 5 ans, les towkays tirent un bon profit de leur exploitation. Le revenu d'une unité neuve louée 300 jours par an à 1,2m\$ par jour (360m\$ par an avec 100m\$ pour la licence et l'entretien) est estimé à 39% du chiffre d'affaire (ou 25% si la licence et l'entretien s'élèvent à 200m\$). Le revenu d'un conducteur est évalué à 1500m\$, soit le revenu de 5 à 6 unités d'un towkay.

On constate une inégale relation entre le towkay et le loueur-chauffeur, d'autant plus que le towkay a le contrôle des prix de location. En général, le towkay complète ses profits par les autres activités.

Globalement, on constate que les propriétaires ont un revenu marginalement plus élevé que les loueurs-chauffeurs. Beaucoup de conducteurs achètent leur véhicule avec leurs économies, d'autres empruntent ou utilisent des gains de loterie.

En moyenne, les propriétaires ont été longtemps chauffeurs. La plupart d'entre eux ont des stands fixes et des contrats réguliers spécialement avec les scolaires. La majorité des propriétaires sont nés à Penang et sont en moyenne plus âgés que les conducteurs. Au contraire, les chauffeurs ont été plus longtemps à l'école. Un tiers aspire à devenir propriétaire. Cette profession est largement dominée par les chinois. Beaucoup d'entre eux ont obtenu des licences pour 25 ans, mais ce monopole se restreint étant donné la forte augmentation du nombre des indiens et des malais comme conducteurs de trishaws spécifiquement depuis 1974. Au niveau des caractéristiques familiales, on relève peu de différence entre les propriétaires et les conducteurs. Généralement, ils ne veulent pas que leurs fils entrent dans la profession, car la vie est trop dure.

2. L'interdépendance ville-campagne

Nous nous efforcerons de mettre en évidence l'interdépendance ville-campagne permise par le secteur informel des transports à travers le cas d'**Ujung Pandang**, particulièrement représentatif de cet état de fait qui semble propre à la structure économique de l'Asie en raison de la prédominance des zones rurales.

-le contexte urbain

Ujung Pandang, principale ville de la province du Sud Sulawesi en Indonésie compte 709 000 habitants en 1981. Plus de 86% de la population du Sud Sulawesi en 1971 vivait misérablement dans la campagne. Les zones rurales comme beaucoup d'endroits en Indonésie perdent leur population qui s'amoncelle dans les villes à la recherche d'un emploi. Le secteur informel et notamment l'activité des trishaws joue un rôle fondamental dans l'absorption de la force de travail des migrants ruraux. 97% des conducteurs de trishaws interviewés sont des migrants nés dans les zones rurales (Dean Forbes, 1976).

L'étude du cas d'**Ujung Pandang** est très intéressante pour montrer le rôle social que jouent les transports informels dans la relation ville-campagne, même si les informations recueillies à ce sujet sont relativement anciennes (1976). L'intérêt des activités de trishaws dans cette structure économique n'est plus seulement d'assurer une offre de transport qui s'avère insuffisante au niveau conventionnel, mais aussi de permettre à une catégorie spécifique de la population de survivre en leur offrant un emploi.

Le trait caractéristique de ces mouvements de migrants est l'interdépendance entre les zones urbaines et rurales, c'est à dire que la plupart du temps, les migrants ruraux sont à la fois conducteurs de trishaws et fermiers. Ils ne quittent pas la campagne pour s'installer en ville. Pour les zones rurales, les activités de trishaws sont une source d'argent et de biens ; elles représentent un débouché pour les travailleurs saisonniers.

Selon Mc Gee (1976), l'interaction entre le prolétariat et le secteur rural informel est l'un des aspects le moins analysé du secteur urbain informel, alors que ce phénomène représente un aspect important de la vie des conducteurs de trishaws.

-L'organisation du service de trishaws

Au niveau technologique, nous avons peu de choses à remarquer. Les trishaws sont des cycles comme on en rencontre partout en Asie. A **Ujung Pandang**, 15 590 véhicules sont enregistrés officiellement et environ 2000 unités fonctionnent irrégulièrement à la périphérie de la ville ou la nuit.

En général, le système des *trishaws* est un service de transport indispensable pour la population urbaine bien qu'à cause de son coût, il soit surtout utilisé par les catégories à revenu moyen. Le passager peut le prendre à n'importe quel point de la ville et se rendre à n'importe quel autre point pour un prix n'excédant pas 45 roupies par km. Les prix sont fixés soit en négociant, soit par contrats mensuels. Néanmoins, ils peuvent varier de façon importante.

Parmi les chauffeurs fonctionne une règle stricte du "tour de rôle". Un cavalier en seconde position, même s'il est disponible ne peut pas prendre de clients tant que le premier n'est pas reparti en course. Lorsque cette règle n'est pas respectée, les conducteurs se livrent à une véritable guerre entre eux.

Les horaires de fonctionnement sont très larges : les véhicules circulent de l'aube jusqu'à 14h30 ; beaucoup de chauffeurs à l'instar du reste de la population dorment durant la chaleur de l'après-midi ; le service reprend vers 18h jusque vers minuit quand les derniers lieux de loisir ferment. Les trishaws jouent un important rôle dans la fourniture de services permettant à des activités différentes du secteur informel de survivre. Ils livrent des produits pour des petits commerçants (des marchés vers leurs magasins) ou des marchandises manufacturées du secteur informel. Selon Jellinek (1976), sans ces services à bas coûts (par rapport à ceux des véhicules motorisés), les petites activités du secteur informel auraient des coûts beaucoup plus élevés.

-Les acteurs du système trishaw

On trouve deux acteurs principaux : les conducteurs et les punggawa (ou propriétaires).

Les conducteurs de trishaws représentent environ 15% de la population active de la ville. Il est fréquent qu'ils soient employés régulièrement par une famille particulière comme chauffeur d'enfants ou chargé d'escorte pour les femmes non accompagnées. Il existe en effet une demande importante des conducteurs de trishaws pour le transport scolaire et pour emmener les femmes aux marchés ou visiter leurs parents. Dans ce cas-là, les conducteurs sont sous contrat mensuel à la fois comme employé par une famille et comme conducteur, mais demandant à un autre de le remplacer dans cette tâche (désigné sous le terme de "pangganam", littéralement travailleurs membres d'un club).

Le revenu journalier d'un chauffeur de trishaw est de 300 à 400 roupies. 12% seulement gagnaient plus de 600 roupies par jour en 1976 et 10% gagnaient moins de 200 roupies.

On observe des variations saisonnières dans leurs revenus liées aux fluctuations de prix et du transport. Les services d'un trishaw sont plus coûteux pendant le mois du Ramadan et la mousson (entre décembre et mars). Les revenus des conducteurs diminuent dans d'autres circonstances (maladies, obligations familiales ou trishaw confisqué par les autorités). Pour gagner leur vie, ils doivent travailler plus de 12h par jour. 18% des chauffeurs environ sont propriétaires de leur véhicule ou l'ont acheté à crédit à un punggawa (6%).

Le punggawa est un terme utilisé dans le Sud Sulawesi pour désigner la personne qui a le plus de patrimoine dans les relations économiques. Le propriétaire de trishaw est appelé Punggawa par le chauffeur louant ces véhicules. Si ce même propriétaire est en affaire avec un autre propriétaire plus puissant, ce dernier sera un punggawa pour le premier propriétaire.

7790 propriétaires étaient enregistrés à Ujung Pandang en 1975, chacun ayant en moyenne 2 véhicules. Lorsqu'ils vendent un trishaw à crédit, les conducteurs leur versent 250 roupies par jour (50 pour la location et 200 pour le remboursement du véhicule). Certains chauffeurs par

ce système de location-vente arrivent à verser 182.500 roupies pour obtenir leur trishaw sur une période de 24 mois alors qu'un véhicule neuf vaut 65.000 roupies. Les prix de location sont dépendants de ces conditions. Un trishaw d'occasion coûte de 100 à 125 roupies par jour.

Cependant, les *punggawa* accordent des conditions d'achat très intéressantes aux conducteurs, c'est pourquoi, ils sont responsables des principaux remboursements de trishaws et ont donc des revenus élevés par rapport aux conducteurs. Les *punggawas* sont issus de classes moyennes riches, essentiellement des officiers de l'armée, des enseignants et des propriétaires de commerce chinois.

En général, les conducteurs-loueurs et les *punggawas* entretiennent des relations directes entre eux. Les chauffeurs sont introduits auprès des propriétaires par connaissances. Leurs relations se limitent aux recouvrements d'argent. Les locations sont collectées journalièrement. En cas de non respect de cette règle, l'accord est cassé. Ainsi, on observe une forte mobilité chez les conducteurs.

-L'interdépendance ville-campagne

La plupart des conducteurs de *trishaws* étaient des paysans sans terre cultivant du riz avant de quitter leur village. Beaucoup le sont encore durant les saisons. Les raisons de leurs migrations sont principalement économiques. 73% souffraient lors des saisons pauvres quand les pluies détruisaient les récoltes et partaient à la recherche de revenus supplémentaires. Ils sont propriétaires de petites parcelles de terrains qui souvent ne produisent pas assez pour les faire vivre toute l'année. Pour la plupart, même si un emploi est difficile à trouver, la ville offre la perspective d'un revenu en argent. Certains vont en ville pour des raisons non économiques : ils partent dans leurs familles pour bénéficier des avantages des écoles ou des services de santé. De plus entre 1950 et 1965, les guérillas ont occupé une part importante des zones rurales détruisant les récoltes.

En moyenne, 57% des gens interviewés sont restés moins de 10 ans en ville. En principe, les migrants visitent leur famille 1 à 2 fois par an. Il n'est pas extraordinaire pour un rural de venir pour de courtes périodes à la ville. C'est le cas par exemple d'un conducteur de trishaw vivant dans un village dans le Takalar où il cultivait du riz et était le coiffeur du village. Ces clients le payaient en nature (riz). Quand ces instruments de travail sont devenus inutilisables, il est venu à Ujung Pandang comme conducteur de trishaw où il y a travaillé pendant 2 mois pour gagner de l'argent, puis il est retourné dans son village. Certains ruraux venus rendre visite à leur famille n'ont pas assez d'argent pour rentrer à la campagne et travaillent une ou deux semaines pour payer leur voyage retour en louant un trishaw. Souvent, les chauffeurs ruraux sont mariés, leurs épouses dans 50% des cas environ vivent à la campagne.

Le facteur principal de cette interdépendance entre la ville et la campagne est le flot saisonnier : 60% des conducteurs retournent au village au moment des plantations de riz et 68% au moment de la moisson. Ils travaillent soit sur leurs propres terres, soit en contrat avec des fermiers d'autres villages. Ils sont payés en nature : ils reçoivent une partie de la récolte qu'en principe ils donnent à leur famille pour leur consommation personnelle, mais souvent ils en apportent une partie en ville pour leur propre subsistance. Ceci se justifie par les bas revenus des conducteurs de trishaws qui sont de plus soumis à de fortes variations. Les

activités de trishaw ne fournissent qu'un mode de vie marginal. Ainsi, ils restent très dépendants des fermes de leur village, hormis s'ils peuvent envoyer de l'argent pour payer le travail d'ouvriers dans leurs champs.

Cette solution adoptée par les ruraux de devenir migrants saisonniers leur permet de combiner les avantages en nature de la campagne (riz) avec les revenus en argent. Le caractère social de ces mouvements est renforcé par la fête du Ramadan et autres fêtes villageoises ; néanmoins, les migrants rentrent d'autant plus souvent au village qu'ils sont séparés de leur famille et que leurs conditions de vie en ville sont difficiles. Les mouvements migratoires se font aussi en sens inverse : les ruraux viennent en ville visiter leur famille.

Cette interdépendance ville-campagne permise par le secteur informel des transports est une réponse rationnelle à la pauvreté et aux réalités de l'environnement. Cela ne serait pas possible si les migrants étaient salariés, c'est à dire intégrés dans le système de production capitaliste. D'autres facteurs interviennent dans ces mouvements migratoires saisonniers :

- l'entrée facile dans le secteur informel des transports,
- la flexibilité de la force de travail et sa capacité d'adaptation à une augmentation de la durée du travail,
- l'équilibre saisonnier dans la demande de travail des zones rurales (les saisons ayant lieu à des périodes différentes selon les régions).

Conclusion

Les migrations saisonnières entre ville et campagne ont toujours été une des principales caractéristiques de l'économie indonésienne contemporaine. Cette interdépendance permet aux ruraux de pallier au problème de la pauvreté grâce à un système économique spécifique : le secteur informel.

Les stratégies gouvernementales visaient à l'élimination des activités de *trishaw*, mais les autorités ont abandonné ces projets étant donné l'augmentation de la pauvreté que cela entraînerait dans les zones rurales. Dans le cas d'Ujung Pandang, un programme de développement du secteur informel visant à créer un petit milieu d'affaires a été mis en place en réduisant les pressions sur les conducteurs de trishaws et en encourageant les prêts à bon marché pour favoriser la propriété. A court terme, les revenus et le niveau de vie des zones urbaines pauvres ont augmenté marginalement. Il en est de même pour les zones rurales grâce aux transferts de ressources.

Les transports informels en Asie du Sud-Est ne sont pas en situation de concurrence vis à vis des systèmes conventionnels. En effet, les transports informels semblent répondre à des demandes spécifiques de transport (aussi bien de personnes ou de marchandises) qui ne sont pas le propre des transports collectifs conventionnels tels qu'ils sont conçus. En général, il s'agit soit d'une clientèle relativement aisée pour ses besoins personnels, soit de diverses castes ethniques, les transports informels s'adaptant à leurs habitudes de vie grâce à leur grande souplesse.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de cette étude, on observe que l'appréhension du concept de transport informel n'est pas évidente. De nombreux auteurs étudient maintenant ces systèmes selon les pays, même si de nombreuses caractéristiques sont généralisables. Les disparités des transports informels entre pays sont la conséquence directe du mode de développement historique, politique et économique du pays en question.

L'appellation de "transport informel" a été retenue dans cette étude par souci de simplification. On s'aperçoit en réalité que ces systèmes de transport collectif urbain ne fonctionnent pas véritablement dans l'illégalité (au sens strict du terme), puisque la plupart des gouvernements les ont reconnus et semblent avoir pris conscience au cours de ces dernières années de leur importance. Les "transports informels" se présentent plutôt comme des systèmes de transport privés adaptés à des demandes particulières.

En Amérique Latine, comme l'expliquent IKONOKOFF et SIGAL (1980), le concept de marginalité émergea parce que des espaces urbains nettement différenciés de l'hinterland rural se sont constitués très tôt et ont cessé d'être le prolongement de l'économie rurale. L'industrie latino-américaine s'est ainsi formée sur la base d'une structure de marché à caractère oligopolistique où le revenu est très concentré et loin de favoriser l'intégration économique, il aggrave l'hétérogénéité des structures de la production. Ainsi, les transports informels sont apparus comme une activité complémentaire du système de transport conventionnel.

Au contraire, en Afrique, la décolonisation a été le point de départ des transformations. On a assisté tout d'abord à la création de grands espaces urbanisés et au démarrage d'un processus d'urbanisation qui n'a pas abouti. Les conditions spécifiques du développement en Afrique ont créé une asynchronie entre ces deux phénomènes. La faible densité du tissu industriel et les formes de consommation hétérogènes (coexistence de formes de consommation traditionnelles et modernes) ont laissé une large place à la prolifération d'activités artisanales. Les transports informels en Afrique n'apparaissent pas comme complémentaires des systèmes de transports modernes, mais au contraire semblent les concurrencer. Au lieu d'être soutenus et aidés par les pouvoirs publics comme par exemple à Lima au Pérou, ils subissent la répression des autorités, sont quelquefois interdits et existent dans la clandestinité.

En Asie du Sud-Est, les transports informels ne s'avèrent pas concurrents des systèmes de transport collectif conventionnels, même si les gouvernements tentent de les faire disparaître, car ils apparaissent à leurs yeux comme symbole du sous-développement. Ils sont aussi un moyen pour les différentes castes ethniques de la société urbaine de promouvoir leur culture

L'une des caractéristiques importante des transports informels en Asie que l'on ne retrouve pas en Afrique ou en Amérique Latine est le rôle social qu'ils jouent au niveau de l'intégration à la vie urbaine des immigrants et notamment des travailleurs ruraux saisonniers.

En Afrique ou en Amérique Latine, le secteur des transports informels représente un pôle d'emploi important absorbant la main d'oeuvre inoccupée. En Asie, les transports informels jouent un rôle fondamental dans l'interdépendance entre les villes et la campagne. En offrant un emploi aux travailleurs ruraux saisonniers, ce secteur permet aux zones rurales pauvres de subsister. D'autre part, l'entrée dans le secteur informel est étroitement dépendant des relations entre les ethnies en raison du caractère multiraciale des sociétés alors que dans les autres continents, ce sont les relations familiales qui apparaissent au premier plan.

Ainsi, face à l'hétérogénéité des systèmes de transport informels aussi bien d'un pays à l'autre que d'une ville à l'autre, il semble indispensable de les replacer dans leur cadre spécifique d'évolution si l'on veut trouver des solutions concernant leur avenir.

BIBLIOGRAPHIE

- ARTEAGA J, Problèmes de transports à Caracas, Revue Transport, 1981.
- BAEHREZ C & NSATA T, Les transports informels à Kinshasa, Conférence CODATU III, Le Caire, janvier 1986.
- BUGNICOURT J, "Transport "informel" ou "transitionnel" dans les villes du Tiers Monde", Revue Transport, 1981.
- CASE D J & LATCHFORD J C L, A comparison of public transport in cities in South Est Asia, TRRL Report, SR 659, 1981.
- COING H, "Crise des transports urbains et transports non conventionnels", Revue Transport, 1981.
- CUSSET JM & LAVIGNE JC, Les transports collectifs urbains dans les villes moyennes de Java, Editions Paradigme, Caen, 1988.
- DARBERA R & NICOT B H, Le planificateur et le cyclo-pousse, IRT, PARIS, 1983.
- DICK H W & RIMMER P J, "Beyond the formal/informal sector dichotomy. Towards an integrated alternative", Pacific viewpoint, n°1, 1980.
- DIOU C, "Transports urbains et pays en développement", TEC, n°46, mai-juin 1981.
- ELONG M'BASSI, "Offre de transport par le secteur informel des villes du Tiers Monde", ENDA, DAKAR, 1981.
- EMERY L, "Stratégies de développement de l'emploi en Afrique", Revue internationale du travail, 1974.
- FOURACRE P R & MAUNDER D A C, Intermediate public transport in third world cities, A.C.A, Paris, 1979.
- "Specialised bus services in third word cities", TRRL Supplementary Report, n° 811, 1978.
- "Public transport in Surabaya, Indonesia", TRRL Supplementary Report, n°370, 1978.
- GEETZ C, Peddlers and princes : social change and economic modernization in two indonesian towns, Chicago, 1963.
- GODART X, Les différentes formes de transports collectifs à Brazzaville, IRT, PARIS, 1983.
- Transports privés, transports publics, expériences de villes du Tiers Monde, Synthèse INRETS n°3, PARIS, janvier 1987.

HENRY E, Microbus dans l'offre de transport à Lima (Pérou), IRT, Paris, 1983.

HENRY E, FIGUEROA O, Les enjeux des transports dans les villes latino-américaines, INRETS, synthèse n°6, Paris, juillet 1987.

HUGON P, "Secteur non structuré ou hétérogénéité des formes de production urbaine", Revue Tiers Monde, t XXI, n°82, avril-juin 1980.

HUGON P & ABADIE NL & MORICE A, La petite production marchande et l'emploi dans le secteur informel, le cas africain, IEDES, Paris, 1977.

HART K, "Informal income opportunities and urban employment in Ghana", Journal of Modern African Studies, mars 1973.

IKONOKOFF M & SIGAL S, "Armée de réserve, marginalité et secteur informel", Revue Tiers Monde, n°82, avril-juin 1980.

JAMIESON M, The minibuses and the public transport system of Kuala Lumpur, TRRL Report, n°678, 1981.

JOHNSON M, "The jitneys : a study of grassroots capitalism", Journal of Contemporary Studies, vol II, n°1, 1984.

KANKONDE M, BAEHREL C & BELLON P Y, Les transports informels à Kinshasa, IRT, Paris, 1983.

LAMBERT D-C, MARTIN J-M, L'Amérique Latine, économies et sociétés, Collection U, Armand Colin, Paris, 1971.

LAUW TIONG H, "City problems in Indonesia in relation to urbanisation", Publikasi, n°13, 1967.

LAVIGNE J.C, "Sortir des paradigmes pour comprendre le rapport ville-transport dans les villes de l'ASEAN", CODATU IV, JAKARTA, INDONESIA, juin 1988.

LEHUEN A, "Gbakas, secteur des transports informels dans la banlieue d'Abidjan", TEC, n°66, sept-oct 1984.

Mc GEE T G, Peasants in the cities : a paradox, a most ingenious paradox, Human Organization, 1973.

MAUNDER D A C & JACOBS G D, "Public transport and the travel needs of the urban poor in Delhi, India", Overseas Unit Transport & Road Research Laboratory, 1983.

MAZUMBAR D, "The urban informal sector", World Bank Staff Working Paper, 1975.

MEIER A K, "Intermediate transport in Southeast Asia", Technology review, juillet 1975.

MORICE A, "les vélos de Kaolack", Cahiers d'Etudes Africaines, n°21 1983.

NIHAN G, "Secteur non structuré : signification, aire d'extension du concept et application expérimentale", Revue Tiers Monde, n°32, avril-juin 1980.

NICOT B H, Les transports informels en Inde, IRT, 1982.

"Para-transit in the developing world", Organisation for Economic Cooperation and Development.

ROUQUIE A, Amérique Latine, introduction à l'Extrême-Occident, Editions du Seuil, Paris, 1987.

RIMMER P J, "The role of para-transit in southeast asian cities", Singapore Journal of Tropical Geography, vol 5, n°1, juin 1984.

Theories and techniques in third world settings : trishaws pedallers and towkays in Georgetown, Malaysia, Australian National University, Canberra.

Urban public transport in smaller malaysian towns : threat to the trishaw industry.

"Paratransit : a commentary", Environment & Planning, 1980.

"A framework for considering the transportation needs of urban and non urban areas in the southeast asia", World Bank Staff Working Paper, n°5, 1975.

RIMMER P J & DICK H W, "Improving urban public transport in southeast asian cities", Singapore Journal of Tropical Geography, vol 1, n°2-3, 1980.

RIMMER P J, DRAKAKIS SMITH D W & Mc GEE T G, Food, shelter and transport in southeast asia and the pacific, The Australian National University, Canberra, 1978

SANTOS M, L'espace partagé, les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés, Ed GENIN, 1975.

SETHURAMAN S V, "Le secteur urbain non structuré : concept, mesure et action", Revue Internationale du Travail, vol 114, n°1, 1976.

SOUZA P R & TOKMAN V E, "Secteur urbain non structuré en Amérique Latine", Revue Internationale du Travail, vol 114, n°3, 1976.

Synthèse des travaux de la conférence de Caracas, octobre 1982.

Transports collectifs urbains et régionaux dans les pays en développement, compte-rendu de la rencontre de recherche, UNESCO, septembre 1983, IRT, 1984.

VICKET P C, "Evolution et perspectives des transports urbains", TEC, n°61, 1983.

INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE PREMIER. DU SECTEUR INFORMEL AUX TRANSPORTS URBAINS "INFORMELS".....	2
SECTION I. LE CONCEPT DE SECTEUR INFORMEL.....	2
A. Les caractéristiques du secteur informel.....	2
B. Le fonctionnement du secteur informel (moderne).....	4
C. La dichotomie secteur informel-secteur structuré.....	6
SECTION II. LES TRANSPORTS URBAINS INFORMELS.....	7
A. Les transports informels, une nécessité économique.....	7
B. Caractéristiques de l'exploitation et de l'organisation.....	8
C. Hiérarchie des modes de transport et de la demande.....	8
CHAPITRE DEUX. LES TRANSPORTS INFORMELS EN AFRIQUE, EN AMERIQUE LATINE ET ASIE DU SUD EST : ANALYSE COMPARATIVE	10
SECTION I. L'AFRIQUE.....	10
A. Les caractéristiques communes aux grandes villes.....	10
1. Un développement urbain spécifique.....	10
2. Les transports collectifs urbains des grandes villes.....	11
3. Place des transports informels dans les villes d'Afrique...11	
B. Les transports informels des métropoles africaines, Kinshasa, Abidjan et Brazzaville.....	12
1. Le contexte historique et politique.....	12
2. Type de véhicules utilisés.....	13
3. La forme des entreprises de transport.....	15
4. L'organisation du service.....	16
SECTION II. L'AMERIQUE LATINE.....	18
A. Les caractéristiques générales.....	18
1. Une industrialisation dépendante et fortement capitalistique.....	18
2. Croissance urbaine explosive, bidonvillisation et développement de l'informel.....	18
3. Le secteur informel urbain.....	20
4. L'organisation des transports urbains.....	20
B. Le transport urbain informel à Lima et à Caracas (1).....	22
1. Le contexte historique et politique.....	22
2. La structure urbaine.....	22
3. Les types de véhicules.....	23
4. Les formes d'entreprises.....	24
5. L'organisation du service.....	25

SECTION III. L'Asie du Sud-Est.....	27
A. Caractéristiques générales.....	27
1. La gènese des transports urbains informels	28
2. La structure urbaine, un ensemble de formes urbaines complexes.....	28
3. Diversité des modes.....	29
4. Classification des véhicules.....	30
5. La place du secteur informel	32
B. Les transports informels dans trois villes asiatiques.....	33
1. Contexte urbain.....	33
2. Les modes de transport.....	35
3. Les types d'entreprises.....	36
4. L'organisation du service.....	37
C. Particularités du transport informel en Asie du Sud-Est.....	38
1. L'influence des sociétés multiraciales dans l'organisation des trishaws à Georgetown.....	39
- Les conducteurs de trishaws.....	39
- Les propriétaires-conducteurs.....	39
- Les towkays.....	40
2. L'interdépendance ville-campagne.....	41
- le contexte urbain.....	41
- L'organisation du service de trishaws.....	42
- Les acteurs du système trishaw.....	42
- L'interdépendance ville-campagne.....	43
 Conclusion.....	 44
 CONCLUSION GENERALE.....	 46