

Université de Montréal

**Le rôle de la mototaxi dans les pratiques intermodales et multimodales :
Le cas de Hanoi, Vietnam**

par Blaise Gascon-Bordeleau

Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise en urbanisme (M. Urb)

Avril 2015

© Blaise Gascon-Bordeleau

Résumé

Les transports artisanaux servent souvent à combler un vide laissé par les transports publics (organisés par l'État) dans les pays du Sud global. En prenant le cas de Hanoi (Vietnam), ce mémoire aborde le rôle de la mototaxi dans les habitudes de mobilité, ainsi que son potentiel à agir comme complément modal au transport public actuel et à venir. Cette recherche met en exergue la relation entre transport public et mototaxi, basée sur des observations directes, des entretiens et une enquête auprès d'usagers du transport public. On y découvre que les usagers du transport public ne les intègrent que sporadiquement à leurs pratiques intermodales et multimodales, en raison de prix trop élevés et de manquement à la sécurité. Parallèlement, des compagnies de mototaxi, récemment fondées et qui promettent des services plus sécuritaires et une tarification claire (grâce à l'utilisation de compteurs), prospèrent à Hanoi, alors que les mototaxis indépendantes voient leur clientèle diminuer. Ces compagnies doivent leur succès à leur capacité à offrir des services bien adaptés aux conditions locales (rues étroites, circulation dense, etc.) et aux besoins des hanoiens (en terme de sécurité, notamment) et ouvrent de nouvelles opportunités dans les pratiques intermodales et multimodales.

Mots-clés : transport, transport artisanal, informalité, mototaxi, intermodalité, multimodalité, complémentarité modale, Hanoi, Vietnam

Abstract

Informal transport often fill a gap left unfilled by formal transport in many cities of the Global South. Using the case of Hanoi (Vietnam), this thesis explores the role played by mototaxis in the urban mobility behaviors as well as its potential to complement formal public transit. This research sheds light on the relationship between public transit (formal) and mototaxi (informal), based on direct observations, interviews and a transit user survey. We find that public transit users only sporadically integrate them in intermodal and multimodal journeys. This is due to negative perceptions regarding safety and cost of mototaxi services and feelings of being swindled on the price. We further find that as freelance mototaxi drivers are seeing their market decrease, newly established mototaxi companies (promising safer services and using meters) thrive in Hanoi. These companies' success (with both transit and non-transit users) is due to their ability to offer a service well adapted to local conditions (narrow streets, traffic jams, etc.) and to users' needs with regard to mobility and safety. This innovation in informal transport calls for greater attention from planners and policy makers as it opens new opportunities to encourage intermodal and multimodal behaviours.

Key words : transport, informality, mototaxi, intermodality, multimodality, Hanoi, Vietnam

Remerciements

Je veux d'abord remercier ma directrice de recherche, Danielle Labbé, pour ses conseils avisés, sa grande rigueur, son enthousiasme par rapport au projet et sa grande disponibilité, tant à Hanoi qu'à Montréal. Je remercie également mon codirecteur, Clément Musil, pour ses précieux conseils et ses encouragements. Je n'aurais pas pu souhaiter une meilleure collaboration de leur part et je considère qu'ils sont largement responsables de la réussite de ce mémoire.

Je désire également remercier tous ceux et celles qui ont pris le temps de me rencontrer lors de mon séjour à Hanoi : Mme Nguyen Thi Thanh Huong, de l'Université des Transports et de la Communication, M. Nguyen Hoang Hai, directeur du Tramoc, Yann Maublanc, anciennement de l'IMV et de passage à Hanoi, de même que les directeurs des compagnies Auco, Than Thien et Than Phat. Merci également aux nombreux *xe ôm* [mototaxi] qui ont été d'une grande gentillesse et très généreux de leur temps, et ce, même si les motifs de ma présence sur leur lieu de travail sont fort probablement restés incompris pour un bon nombre d'entre eux. Un merci spécial à mes deux auxiliaires de recherche à Hanoi, Bui Thanh Hằng et Nguyen Xuan Truong. Ma connaissance du vietnamien étant limité (c'est peu dire), ils ont été d'une aide indispensable. C'est avec bonheur que j'ai pu constater leur intérêt grandissant pour ma recherche, un sujet quelque peu extravagant pour les Vietnamiens...

Je souhaite également remercier chaleureusement mes parents et amis, pour leur appui. Merci particulièrement à Pierre Bussière et Laurie Tallotte, dont le soutien moral a été extrêmement précieux durant certains moments difficiles au cours de ces trois années de maîtrise. Un merci très spécial à Marie, dont je peux compter sur l'amour depuis huit ans maintenant.

Table des matières

Résumé	i
Abstract	ii
Remerciements	iii
Liste des photos	vii
Liste des cartes et figures	vii
Liste des tableaux	vii
Liste des graphiques	viii
Liste des sigles et des abréviations	ix
INTRODUCTION	10
<hr/>	
CHAPITRE 1 : LES TRANSPORTS ARTISANAUX DE FAIBLES CAPACITÉS ET LEURS RÔLES DANS LES PAYS DU SUD GLOBAL	15
<hr/>	
1.1 LES FACTEURS D'ÉMERGENCE DES TRANSPORTS ARTISANAUX DANS LES MILIEUX URBAINS DU SUD GLOBAL	16
1.2 LES TRANSPORTS ARTISANAUX DE FAIBLES CAPACITÉS : UN RÔLE CENTRAL DANS LA MOBILITÉ	19
1.2.1 LE « CAS AFRICAIN »	20
1.2.2 LE « CAS ASIATIQUE »	21
1.2.3 LA DIFFICILE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORT	22
1.3 DES SERVICES EN TRANSITION ? ÉVOLUTIONS DES MODES ARTISANAUX DE FAIBLES CAPACITÉS	24
<hr/>	
CHAPITRE 2 : CADRES ANALYTIQUE ET OPÉRATOIRE	27
<hr/>	
2.1 ABORDER LA MOTOTAXI COMME COMPLÉMENT MODAL ET L'ÉVOLUTION DES SERVICES PAR LE MULTILEVEL ANALYSIS	27
2.2 QUESTIONS SPÉCIFIQUES DE RECHERCHE	30
2.3 CADRE OPÉRATOIRE	32
2.3.1 TYPE DE RECHERCHE PRIVILÉGIÉ	32
2.3.2 SITES D'ÉTUDES	32
2.3.3 MÉTHODES D'ACQUISITION DES DONNÉES	34
<hr/>	
CHAPITRE 3 : ÉVOLUTION DES MOBILITÉS À HANOI : DU POUSSE-POUSSE À LA MOTOCYCLETTE	37
<hr/>	
3.1 DU TRANSPORT COLLECTIF AU TRANSPORT INDIVIDUEL	37
3.2 UNE STRUCTURE URBAINE ADAPTÉE AU DEUX ROUES	40
3.2.1 DES QUARTIERS RÉSIDENTIELS CARACTÉRISÉS PAR UN DÉDALE DE RUELLES ÉTROITES	40
3.2.2 UNE STRUCTURE URBAINE QUI COMPLEXIFIE LES DÉPLACEMENTS	42

3.3 LE RENOUVEAU DU TRANSPORT PUBLIC	44
3.4 LA MOTOTAXI : UN MODE DE TRANSPORT ADAPTÉ À LA RÉALITÉ DE HANOI	46
3.5 SYNTHÈSE ET CONCLUSION	48
CHAPITRE 4 : ORGANISATION TERRITORIALE ET STRUCTURELLE DE LA MOTOTAXI	51
4.1 LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION : UNE FORMALISATION DE L'INFORMEL ?	51
4.1.1 UN CONTRÔLE EXERCÉ DE MANIÈRE INÉGALE PAR LES AUTORITÉS LOCALES	52
4.1.2 UNE RÉGLEMENTATION PEU RESPECTÉE PAR LES CONDUCTEURS	54
4.1.3 LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ARTISANAUX : DES SUCCÈS MITIGÉS À HANOI ET AILLEURS	56
4.2 UN MODE DE TRANSPORT ENCORE LARGEMENT GÉRÉ À L'ÉCHELLE MICRO-SPATIALE	57
4.3 SYNTHÈSE ET CONCLUSION	60
CHAPITRE 5 : UTILISATION ET PERCEPTION DE LA MOTOTAXI PAR LES USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC	63
5.1 APERÇU GÉNÉRAL DE LA POPULATION ÉTUDIÉE	64
5.2 LA MOTOTAXI DANS LES PRATIQUES INTERMODALES ET MULTIMODALES CHEZ LES USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC	67
5.3 PORTRAITS DES USAGERS	68
5.3.1 UTILISATEURS ACTUELS DE LA MOTOTAXI, PRÊTS À EN AUGMENTER L'UTILISATION	69
5.3.2 NON-UTILISATEURS, PRÊTS À COMMENCER À UTILISER LA MOTOTAXI SOUS CERTAINES CONDITIONS	72
5.4 SYNTHÈSE ET CONCLUSION	75
CHAPITRE 6 : LA MOTOTAXI : UNE « INDUSTRIE » EN MUTATION ?	80
6.1 LES NOUVELLES COMPAGNIES DE MOTOTAXI : UNE RÉPONSE ADAPTÉE AUX BESOINS DE LA POPULATION ET AUX PARTICULARITÉS LOCALES	80
6.2 APPRÉHENDER LE RÔLE FUTUR DE LA MOTOTAXI EN LIEN AVEC LES NOUVEAUX SERVICES DE TRANSPORT LOURDS	84
6.3 SYNTHÈSE ET CONCLUSION	86
DISCUSSION ET CONCLUSION	89
1. PAYSAGE SOCIO-TECHNIQUE	90
2. RÉGIME SOCIO-TECHNIQUE	92
2.1 ORGANISATION ET RÉGLEMENTATION	93
2.2 UTILISATION DE LA MOTOTAXI CHEZ LES USAGERS DU TRANSPORT PUBLIC	95
3. CRÉNEAUX D'INNOVATIONS	98
4. COMPLÉMENTARITÉ DES MODES ET TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD) : LA NÉCESSITÉ DE DÉPASSER LE « MODÈLE CLASSIQUE » DU TRANSPORT COLLECTIF	100
5. COMMENT FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE TRANSPORT PUBLIC ET MOTOTAXI ?	104
6. LIMITES MÉTHODOLOGIQUES	105
7. PISTES FUTURES	106
BIBLIOGRAPHIE	109

Annexe A
Annexe B
Annexe C
Annexe D

I
V
XVII
XXX

Liste des photos

Photo 1.1 : Auto-rickshaw dans les rues de Bangalore (Inde)	15
Photo 1.2 : Groupe de mototaxis, à proximité d'un arrêt d'autobus à Hanoi	15
Photo 2.1 : Station Cầu Giấy	34
Photo 2.2 : Station Mỹ Đình	34
Photo 2.3 : Abribus de la rue Kim Mã	34
Photo 2.4 : Abribus de la rue Cầu Giấy	34
Photo 3.1 : Voie principale dans un quartier de ruelle à Hanoi	41
Photo 3.2 : Trottoir d'une voie principale de Hanoi	42
Photo 3.3 : Lambro dans les rues de Hanoi	47
Photo 4.1 : Conducteurs de mototaxi à la station Mỹ Đình, identifiés au nom de Thăng Long	54
Photo 4.2 : Conducteur de mototaxi à la station Cầu Giấy, identifié au nom du Comité de quartier Ngọc Khánh	55
Photo 4.3 : Scène typique de l'arrivée d'un autobus interurbain à la station Mỹ Đình	57
Photo 4.4 : Groupe de conducteurs travaillant à l'arrêt d'autobus sur la rue Kim Mã	58
Photo 4.5 : Station Cầu Giấy où la plateforme latérale est utilisé pour stationner les mototaxis	58
Photo 6.1 : Exemple de compteur développé par la compagnie Adsun	82

Liste des cartes et figures

Figure 2.1 : Schématisation des trois niveaux du <i>Multilevel Analysis</i>	28
Carte 2.1 : Sites d'étude	33
Figure 3.1 : Schématisation d'un réseau de ruelles	40
Carte 3.1 : Projets de UMRT et de BRT projetés et en cours	46
Figure 5.1 : Segmentation des usagers et des non-usagers de la mototaxi	78
Figure 6.1 : Interface de l'application Go-Jek pour iPhone	81
Figure 6.2 : Affiche publicitaire de la compagnie Than Phat, mettant l'accent sur la sécurité des passagers	83
Carte 6.1 : Plan de la future station Ngọc Khánh	86

Liste des tableaux

Tableau 5.1 : Répartition des classes d'âge en fonction du genre	64
Tableau 5.2 : Répartition de l'occupation des répondants en fonction du genre	65
Tableau 5.3 : Conditions socioéconomiques des répondants	65
Tableau 5.4 : Nombre de motocyclettes par ménage	66
Tableau 5.5 : Nombre de voitures par ménage	66
Tableau 5.6 : Fréquence d'utilisation de la mototaxi	66

Tableau 5.7 : Répartition pondérée des utilisateurs et des non-utilisateurs de mototaxi en fonction du genre	67
Tableau 5.8 : Pratiques intermodales entre transport public et mototaxi chez les utilisateurs de mototaxi	68
Tableau 5.9 : Répartition du genre chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation	70
Tableau 5.10 : Répartition de l'âge chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation	70
Tableau 5.11 : Répartition des occupations chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation	70
Tableau 5.12 : Répartition du genre chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser	73
Tableau 5.13 : Répartition de l'âge chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser	73
Tableau 5.14 : Répartition de l'occupation chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser	73
Tableau 5.15 : Nombre moyen de véhicules par ménage	74

Liste des graphiques

Graphique 3.1 : Répartition modale à Hanoi en 2008	39
Graphique 5.1 : Utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation étant « d'accord » et « fortement d'accord » avec les affirmations	71
Graphique 5.2 : Facteurs qui pourraient contribuer à faire augmenter l'utilisation de la mototaxi chez les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation	72
Graphique 5.3 : Non-utilisateurs, prêts à en commencer à utiliser la mototaxi étant « d'accord » et « fortement d'accord » avec les affirmations	74
Graphique 5.4 : Facteurs qui contribuent à ce que les non-utilisateurs, prêts à en commencer à utiliser la mototaxi commencent à utiliser la mototaxi	75

Liste des sigles et des abréviations

BRT	Bus Rapid Transit
GPS	Global Positioning System
HAIDEP	Hanoi Integrated Development and Environmental Program
IMV	Institut des Métiers de la Ville
SLR	Système Léger sur Rail
TAD	Transport à la Demande
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
UMRT	Urban Mass Rapid Transit

Introduction

Les réformes économiques du *đổi mới*¹, initiées au milieu des années 80, ont donné un souffle nouveau à l'économie vietnamienne. Elles ont entraîné une hausse rapide des revenus des ménages et une importante augmentation de leur pouvoir d'achat (Khuat, 2006). Le marché de la motocyclette s'étant libéralisé à la même époque, cette conjoncture a eu pour conséquence l'augmentation rapide du nombre de motocyclettes sur les routes du Vietnam et, en particulier, dans les agglomérations urbaines du pays. En 2008, une étude de Schipper *et al.* (2008) estimait que 84% des ménages de Hanoi possédaient au moins une motocyclette. La même année, ce mode de transport représentait plus de 80% du partage modal (Musil *et al.*, 2013).

La mobilité de la population de Hanoi est donc assurée par la motocyclette et, dans une moindre mesure, les autobus publics, qui représentaient 10% du partage modal en 2008 (Musil *et al.*, 2013). Parallèlement, l'accès facilité à la motocyclette et l'arrivée d'un nombre important de migrants ruraux en quête d'emploi dans la capitale vietnamienne ont contribué à l'émergence d'un mode de transport artisanal, la mototaxi, bien adaptée aux ruelles étroites des quartiers centraux et à la circulation dense. Deux études réalisées au cours de la dernière décennie estiment qu'entre 15 000 et 25 000 mototaxis sillonnaient les boulevards, rues et allées de la capitale vietnamienne (Khuat, 2006 ; Delanoe et Jacquet, 2013).

La littérature utilise le plus souvent les appellations « transport artisanal » et « transport informel » comme des synonymes. Cependant, nous considérons que le terme « transport informel » peut porter à confusion : en effet, comme nous le verrons, les transports qualifiés d'informels sont, en réalité, souvent réglementés, même si cette réglementation est généralement peu respectée, ni appliquée. De plus,

¹ Les réformes du *đổi mới* ont ouvert le pays à l'économie mondiale et laissé une plus grande place aux forces du marché, dans un système économique autrefois administré par l'État. Ces réformes se rapprochent de celles initiées en Chine à la fin des années 70 (Musil, 2013).

comme il sera démontré avec le cas de Hanoi, la « frontière » entre les sphères formelle et informelle est souvent poreuse et mal définie. Pour ces raisons, et parce que « l’informalité » ne constitue pas un concept opératoire de cette recherche, il a été décidé d’utiliser le terme « transport artisanal », tel qu’utilisé par Godard (2008), qui le définit comme suit :

« Le transport artisanal désigne l’exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c’est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s’intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles. Il peut y avoir une certaine concentration de la propriété, de sorte que le cœur de la définition doit reposer sur les modalités d’exploitation des véhicules dont la responsabilité est confiée largement au chauffeur, qui apparaît aussi comme un gestionnaire de terrain [...] »

Les transports artisanaux, et en particulier les modes de faible capacité (comme la mototaxi et les triporteurs motorisés et non motorisés) sont l’objet d’une attention particulière dans les milieux académiques depuis quelques années. Les cas asiatique (Asie du Sud et du Sud-Est, principalement) et africain (Afrique de l’Ouest, principalement) sont particulièrement bien documentés². La plupart des études concernent les facteurs d’émergence de ces modes de transport et leur apport à la mobilité et à l’emploi en milieu urbain (Cervero, 2000 ; Whitelegg et Williams, 2000 ; Howe, 2003 ; Konings, 2006 ; Cervero et Golub, 2007 ; Diaz Olvera *et al.*, 2007) ainsi que l’organisation, la structure et la régulation des services (Kisaalita et Sentongo-Kibalama, 2007 ; Oshima *et al.*, 2007 ; Sood, 2012). Plusieurs études abordent également les transports artisanaux sous l’angle socio-culturel (Peters, 2007 ; Amougou Mbarga, 2010 ; Nkede njie, 2012 ; Guézéré, 2012). Enfin, quelques études s’intéressent à la complémentarité modale, en analysant l’apport des modes artisanaux dans les pratiques intermodales impliquant un autre mode artisanal (Diaz Olvera *et al.*, 2012) ou un mode non-artisanal (transport collectif public organisé par l’État ou un mandataire de l’État) (Tangphaisankun *et al.*, 2009 ; Tangphaisankun,

² Nous reviendrons sur les cas asiatique et africain dans le Chapitre 1. Ce chapitre sera dédié à une revue de la littérature ciblée sur les transports artisanaux de faibles capacités.

2010 ; Rahman, 2013). Il semble cependant que peu d'études aient élargi le champ de la complémentarité modale (impliquant plusieurs modes artisanaux ou un amalgame de modes artisanaux et non-artisanaux) pour y inclure la multimodalité, à l'exception de Godard (2006, 2008), qui l'aborde sous l'angle de la contribution des modes artisanaux au développement durable.

Avant de poser le problème de la mototaxi à Hanoi et de son rôle comme complément modal, il convient de définir les deux concepts-clés de cette recherche, soit intermodalité et multimodalité. La notion d'intermodalité se définit comme le déplacement de personnes ou de marchandises d'un point à un autre en utilisant de manière consécutive au moins deux modes de transport (Crainic, 2007 ; L'Hostie et Conesta, 2008). Si ce concept est apparu récemment dans la littérature scientifique, il ne s'agit cependant pas d'une nouvelle pratique. Le transport a en effet toujours été intermodal : il suffit de penser aux contraintes physiques (voie d'eau, topographie, etc.) qui forcent les voyageurs à changer de mode de transport au cours d'un même déplacement. La notion de multimodalité, quant à elle, fait référence à « la présence simultanée de plusieurs modes de transport susceptibles de permettre un même déplacement » (Noué *et al.*, 1993 in Diaz Olvera *et al.*, 2012, p. 4). La notion de multimodalité correspond donc à la présence de plusieurs modes de transport susceptibles d'être utilisés alternativement sur un même territoire, alors que l'intermodalité se rapporte à la possibilité de passer d'un mode à un autre (Margail, 1996). Ces deux notions renvoient à une situation de complémentarité entre les modes de transport, complémentarité qui peut s'effectuer dans l'espace et/ou dans le temps (*ibid.*).

À Hanoi, le transport public (organisé par l'État) et la mototaxi opèrent sur des territoires identiques ou imbriqués, mais ne se rencontrent qu'aux arrêts d'autobus ou aux pôles d'échange. Cette rencontre se fait généralement de manière peu structurée, en partie en raison du manque d'intégration planifiée entre les modes et d'équipements dédiés (emplacements, signalisation, etc.). Malgré ce constat, il semble que la mototaxi soit utilisée comme complément modal par les usagers du

transport public, mais que le potentiel et les avantages que présente ce mode de transport ne soient pas pleinement exploités et valorisés.

À l'heure où Hanoi développe son réseau d'autobus, aménage des voies réservées et s'apprête à ouvrir sa première ligne de métro, quelle place tient encore la mototaxi dans la mobilité de la population ? Cette « industrie » parallèle est-elle condamnée à s'éteindre au fur et à mesure que les transports publics se moderniseront ou n'est-elle pas, au contraire, promise à un bel avenir en raison de son enracinement dans le contexte local, de son extraordinaire flexibilité et de son adaptation aux besoins de la population ? Si, à Hanoi, le secteur de la mototaxi est dominé par des conducteurs indépendants, on constate depuis peu l'émergence de nouvelles compagnies, offrant des services similaires à ceux des conducteurs indépendants, mais de manière plus organisée (conducteurs entraînés et identifiés à la compagnie, utilisation de compteurs et de GPS, etc.). Cependant, tant dans le cas des conducteurs indépendants que des nouvelles compagnies, les services offerts ne sont pas pris en considération par les autorités en matière de transport de la ville et sont donc très faiblement intégrés d'un point de vue technique, organisationnel et institutionnel.

Dans le cadre de ce mémoire, nous proposons d'analyser les services de mototaxi sous l'angle de la complémentarité (intermodalité et multimodalité) avec les transports publics, ainsi que l'évolution des services dans les dernières années, avec l'apparition des compagnies de mototaxi. Le contexte particulier de Hanoi (taux de motorisation élevé et hypermobilité de la population) nous a conduits à intégrer à l'analyse la notion de multimodalité, ce qui constitue un élément original de notre démarche, puisque peu abordé dans la littérature. Ainsi, ce mémoire a un double objectif, soit (1) Explorer le rôle actuel de la mototaxi comme complément modal chez les usagers du transport public et (2) Explorer les opportunités et le potentiel qu'offrent les nouvelles compagnies de mototaxis à agir comme complément modal.

Ce mémoire est divisé en six chapitres. Le premier chapitre propose une revue de la littérature visant à mettre en lumière l'importance des transports artisanaux de faibles

capacités (mototaxi et triporteur, principalement) dans les pays du Sud global³. Il y sera abordé l'apport des transports artisanaux à la mobilité et à l'emploi, mais également leur rôle dans les pratiques intermodales des individus en milieu urbain. Le chapitre 2 est consacré au cadre opératoire et au cadre d'analyse, qui structurera les chapitres suivants et qui sera essentiel à notre compréhension des deux types de mototaxi oeuvrant sur le territoire de Hanoi. Les questions spécifiques de recherche y seront également présentées. Le chapitre 3 mobilise diverses sources secondaires pour présenter Hanoi, le cas d'étude de ce mémoire. Nous y présenterons les éléments-clés nécessaires pour comprendre dans quels cadres évoluent les deux types de mototaxi que nous nous proposons d'analyser. Les chapitres 4 et 5 analysent le cadre réglementaire, l'organisation ainsi que le marché de la mototaxi indépendante. Ces chapitres visent à comprendre comment la mototaxi est organisée sur le territoire de Hanoi et comment elle est utilisée par les usagers du transport public, en mettant l'accent sur les pratiques intermodales et multimodales. Le chapitre 6 est consacré aux nouvelles compagnies de mototaxi. Nous y verrons si cette nouvelle forme de service représente une innovation. Enfin, une dernière section est dédiée à une synthèse et une discussion sur les résultats et formule des recommandations, adressées aux planificateurs vietnamiens, afin d'encourager la complémentarité entre la mototaxi et les autres modes de transport utilisés par les Hanoïens.

³ Dans ce mémoire, le terme Sud global sera utilisé pour désigner les pays africains, asiatiques, sud-américains et du Moyen-Orient.

Chapitre 1 : Les transports artisanaux de faibles capacités et leurs rôles dans les pays du Sud global

Le transport artisanal est une réalité bien apparente des pays du Sud. Les images des groupes de rickshaw, pousse-pousse et mototaxi, se frayant un chemin sur les routes congestionnées des mégapoles d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique latine sont désormais bien connues. Au-delà de ces images « folkloriques », ces modes de transport jouent souvent un rôle central dans la mobilité des populations, en plus de constituer une source d'emploi importante.



Photo 1.1 : Auto-rickshaw dans les rues de Bangalore (Inde) (Source : Google image, n.d.)



Photo 1.2 : Groupe de mototaxis, à proximité d'un arrêt d'autobus à Hanoi (Source : Auteur, 2014)

Ces transports artisanaux prennent des formes extrêmement diverses (autobus interurbain, microbus, triporteur motorisé ou non, etc.) ayant pour seule limite l'imagination de leurs propriétaires. Ils opèrent autant en milieu urbain qu'en milieu rural. Dans ce chapitre, dédié à une recension ciblée de la littérature existante, nous nous attarderons aux modes de faibles capacités, c'est-à-dire principalement aux motos-taxis et aux trois-roues motorisés (auto-rickshaw) et non-motorisés (rickshaw, cyclo-pousse). Ces modes de transport n'obéissent pas à des itinéraires et des horaires réguliers et constituent, en ce sens, des modes de Transports à la Demande (TAD)⁴. Il sera d'abord question des facteurs

⁴ Selon Ascher (2000), « le transport à la demande (TAD) est une notion générique qui englobe a priori tous les services de transports dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui les utilisent » (p. 9). Il s'agit souvent, lorsque qu'intégré à un système de transport public, d'un dispositif complémentaire aux service

ayant favorisé l'émergence de ces modes de transport. Nous nous attarderons ensuite à l'apport des modes artisanaux de faibles capacités dans la mobilité des populations urbaines ainsi qu'aux pratiques intermodales impliquant ces modes. Les pratiques multimodales ne seront pas abordées dans ce chapitre puisque, comme mentionné en introduction, peu d'études ont été réalisées sur le sujet. Finalement, nous discuterons des innovations dans le domaine des transports artisanaux de faibles capacités, en lien avec l'émergence récente des compagnies de mototaxi à Hanoi.

1.1 Les facteurs d'émergence des transports artisanaux dans les milieux urbains du Sud global

D'après Diaz Olvera *et al.* (2007), l'expansion des transports artisanaux de faibles capacités (en particulier la mototaxi) a débuté dans les années 1970 en Asie du Sud-Est, puis en Afrique et en Amérique latine au cours des années 1980 et 1990. En plus de causes historiques, politiques et géopolitiques (importations illégales de véhicules via des frontières nationales poreuses, guerres ayant détruits les réseaux de transport et favorisés l'émergence d'économies parallèles, etc.), la croissance des villes du Sud global depuis le milieu du XX^e siècle a fortement contribué aux développements de ces modes de transports. Cette « explosion urbaine », conjuguée à un manque de moyens des États, fait en sorte que les villes se développent souvent de manière non planifiée, avec des conséquences importantes sur le transport et la mobilité : des réseaux de rues et de ruelles étroites, une hiérarchie routière inadéquate, un manque d'infrastructures autoroutières majeures, peu d'infrastructures destinées aux transports actifs, etc. (Talvitie, 2004 ; Guézéré, 2008 ; Tangphaisankun, 2010 ; Diaz Olvera *et al.*, 2012 ; Kumar, 2011). Dans certains quartiers, les routes non pavées ou mal entretenues rendent les déplacements

« classique » de transport permettant, par exemple, de desservir des bouts de lignes ou de remplacer des autobus en période de faible achalandage.

motorisés difficiles, spécialement lors d'averses importantes (Talvitie, 2004 ; Guézéré, 2008). Par ailleurs, l'expansion spatiale des villes du Sud global a un effet double sur la mobilité : elle contribue à augmenter les distances de déplacement, mais également les besoins en mobilité puisque les différentes fonctions (résidentielles, commerciales, industrielles, etc.) sont généralement plus fragmentées sur les territoires urbains (Sahabana, n.d.). Ces éléments, comme nous le verrons dans le Chapitre 3, trouvent écho dans le contexte de Hanoi.

Des politiques publiques macro-économiques visant un retrait de l'État dans le domaine des transports et une gestion déficiente des réseaux ont également fait en sorte de limiter l'offre en transport public dans plusieurs villes. Ces facteurs ont, dans certains cas, mené à la disparition complète des entreprises publiques de transport (Diaz Olvera *et al.*, 2007 ; Kumar, 2011). À Hanoi, la mauvaise gestion, la réduction des subventions accordées aux compagnies publiques et la difficulté d'approvisionnement en pièces mécaniques nécessaires au bon fonctionnement des véhicules ont mené à l'effondrement du secteur des transports publics au début des années 90 (Musil, 2013). Ces éléments seront abordés plus en détail au Chapitre 3.

La littérature suggère que la forte diminution, voire l'arrêt complet des services de transport public est un facteur à l'origine de la prolifération des transports artisanaux dans plusieurs villes (Cevero, 2000 ; Diaz Olvera *et al.*, 2007 ; Kumar, 2011). En effet, les transports artisanaux (quelqu'en soit la forme et la capacité) sont, dans la plupart des milieux urbains où ils sont présents, apparus en réponse à d'importants manquements dans les transports publics et à des besoins non comblés en mobilité. Cependant, si la détérioration (ou l'arrêt) des services de transport public peut contribuer à l'émergence d'une offre en transport artisanal, l'inverse est également possible. Mani *et al.* (2012) signale que l'utilisation des rickshaws et auto-rickshaw dans plusieurs villes indiennes a contribué à une diminution de l'achalandage des transports publics, lesquels ont dû composer avec des baisses de revenus, qui se sont traduites par une dégradation de la qualité des services. Cependant, selon Rahman (2013), les transports artisanaux de faibles capacités sont davantage

complémentaires qu'en compétition avec les transports publics, puisque les trajets réalisés sont généralement courts. L'auteur rapporte même que l'arrivée du métro dans la capitale indienne avait eu pour effet d'augmenter la demande pour le rickshaw, qui joue un rôle important pour « alimenter » en passager les nouvelles lignes de métro.

La situation de sous-emploi joue également un rôle important dans la multiplication des services de transport artisanal. Ce secteur d'activité fournit un nombre impressionnant d'emplois directs (conducteurs et opérateurs) et indirects (mécaniciens, pompistes, vendeurs, etc.). À titre d'exemple, Rahman (2013) estime que 6% du PIB du Bangladesh provient des conducteurs de rickshaw et des emplois indirects qui y sont associés. Devenir conducteur de transport artisanal de faible capacité demande en effet des investissements mineurs (autofinancés ou financés via des réseaux informels) et aucune qualification spécifique (Cevero, 2000 ; Konings, 2006 ; Kumar, 2011 ; Nkede njie, 2012). Ce type d'emploi constitue souvent une première opportunité de travail en milieu urbain pour les migrants des campagnes. D'après une enquête conduite en 1990 et rapportée par Cevero (2000), 28% des conducteurs de mototaxi de Bangkok provenaient de l'Isan, région la plus pauvre de Thaïlande. Dans le cas du Bangladesh, Rahman (2013) indique que les conducteurs envoient un pourcentage significatif de leur salaire dans leur village d'origine, où résident souvent toujours leurs familles. Les impacts économiques de ces moyens de transport sont donc importants pour les milieux urbains et ruraux et contribuent à réduire l'écart ville-campagne.

Finalement, une réglementation permissive (ou l'absence de réglementation) a, dans plusieurs cas, contribué à l'émergence de ces modes de transport. Même si, comme évoqués en introduction, ils sont souvent qualifiés d'informels dans la littérature, il n'est pas rare que ces services soient en fait réglementés. Dans les régions de Tombel et Douala, au Cameroun, l'activité des mototaxis a été réglementée au milieu des années 1990. Théoriquement, les conducteurs doivent être âgés de plus de 18 ans, posséder un permis de conduire spécial et une assurance, être enregistrés

auprès de l'autorité locale et peindre leur véhicule en jaune, afin d'être facilement identifiables (Amougou Mbarga, 2010 ; Nkede nje, 2012 ; Sahabana, n.d.). Ces mesures impliquant des coûts supplémentaires, elles sont peu respectées par les conducteurs. La méconnaissance de la réglementation par les conducteurs (plusieurs ignorent même qu'il existe un cadre réglementaire) et par les services publics responsables de la faire respecter explique également cet échec (*ibid.*). De plus, les autorités responsables sont souvent assez « flexibles » dans l'application de la réglementation, en raison des pots-de-vin qui leur sont versés par les conducteurs et les opérateurs. À Delhi, des quotas visant à contrôler le nombre de cyclo-rickshaws sur les routes existent depuis 1960. En 2008, le nombre de permis était restreint à 52 000, mais Sood (2012) évaluait plutôt que 700 000 cyclo-rickshaws sillonnaient les rues de la capitale indienne, dont la forte majorité opéraient sans licence. Selon les chiffres avancés par l'ONG Manushi, plus de cent millions de roupies (près de deux millions de dollars canadiens) par mois sont versées aux policiers et aux décideurs locaux pour que ceux-ci ferment les yeux sur les activités illégales (DIMTS, 2010). Ainsi, les sphères formelles et informelles sont enchevêtrées, souvent en raison d'intérêts financiers. Une fois de plus, Hanoi se trouve dans une situation semblable, comme nous le verrons au Chapitre 4.

1.2 Les transports artisanaux de faibles capacités : un rôle central dans la mobilité

L'un des principaux avantages du transport artisanal est de fournir des services de transport à la population, en comblant un vide laissé par le secteur formel. La littérature distingue deux cas de figure : un « cas africain », où les transports publics sont peu répandus et les taux de motorisation individuelle sont faibles et un « cas asiatique », où les transports publics sont plus présents (autobus et modes lourds,

organisés par l'État) et les taux de motorisation individuelle plus élevés⁵. Ces deux cas de figure serviront à montrer l'apport dans la mobilité des populations urbaines dans deux situations distinctes. Les pratiques intermodales entre deux modes artisanaux (« cas africain ») et entre un mode artisanal et un mode non-artisanal (« cas asiatique ») seront également abordés, mais pas les pratiques multimodales puisque, comme mentionné en introduction, la littérature s'y est très peu intéressée jusqu'à présent (dans les situations impliquant des modes artisanaux de faibles capacités, du moins).

1.2.1 Le « cas africain »

Comme susmentionné, le « cas africain » est caractérisé par des transports publics (organisés par l'État ou un mandataire de l'État) peu présents (uniquement sur les axes les plus importants, pas toujours très fréquents, etc.), voire totalement absents et des taux de motorisation faibles. Les déplacements y sont dominés par les modes de transports artisanaux, individuels ou collectifs. La situation à Lomé, capitale du Togo, illustre bien le « cas africain ». Seulement 8% des déplacements quotidiens sont assurés par des modes privés motorisés et l'offre en transport collectif y est peu variée et largement dominée par les mototaxis (Diaz Olvera *et al.*, 2012). Des taxis collectifs opèrent également sur les axes principaux ainsi que, de manière marginale, des autobus de la compagnie publique, la SOTRAL (*ibid.*). Pour les trajets plus longs, la mototaxi s'avère souvent dispendieuse et, pour cette raison, est souvent utilisée sur de courtes distances (entre deux et cinq kilomètres). Ce constat est d'ailleurs valable autant dans le « cas asiatique » que dans le « cas africain » (Cevero, 2000 ; Diaz Olvera *et al.*, 2007 ; Tangphaisankun, 2010 ; Rahman, 2013) et correspond également aux résultats de la recherche réalisée à Hanoi.

⁵ Ces appellations (« cas africain » et « cas asiatique ») ne signifient pas que les deux cas de figure se retrouvent uniquement sur les continents éponymes, mais ont plutôt été attribuées par l'auteur pour simplifier la lecture.

En excluant la marche à pied, les déplacements en mototaxi dominent largement (environ 80% du total des déplacements réalisés en transport collectif) dans le centre de Lomé et dans sa périphérie (cantons). Les pratiques intermodales sont peu fréquentes pour les déplacements réalisés à l'intérieur de ces deux zones (centre et périphérie), mais beaucoup plus courantes pour les déplacements entre celles-ci (Diaz Olvera *et al.*, 2012). Les déplacements enchaînant mototaxi et taxi collectif (ou l'inverse) permettent aux citoyens des cantons de fréquenter la zone centrale de Lomé et inversement, ce qui serait difficile si l'un ou l'autre de ces moyens de transport artisanaux venaient à disparaître. Il est, en effet, peu pratique pour les citoyens d'utiliser uniquement le taxi collectif, puisque celui-ci n'emprunte que les axes importants, et trop coûteux d'utiliser la mototaxi sur de longues distances (*ibid.*). Malgré cela, les déplacements mobilisant les deux modes de transport sont les plus coûteux, faute d'intégration tarifaire (*ibid.*).

1.2.2 Le « cas asiatique »

Le « cas asiatique » est distinct, en raison des taux de motorisation plus élevés et des transports publics généralement plus développés qu'en Afrique subsaharienne. À Bangkok, par exemple, plus de 50% des déplacements quotidiens sont assurés par des modes privés motorisés (Braun, 2011) et la ville possède de vastes réseaux de bus, métro et Bus Rapid Transit (BRT) (Tangphaisankun, 2010). Les réseaux de transport public ne parviennent cependant pas à répondre aux besoins croissants en mobilité et leurs services sont complétés (ou concurrencés) par des flottes importantes de mototaxis et d'auto-rickshaws. Les transports publics étant souvent trop rigides (difficulté de s'adapter à un marché en constante évolution, impossibilité de parcourir les réseaux de rues et ruelles étroites en raison des types de véhicules utilisés, etc.), les transports artisanaux de faibles capacités sont très utilisés par les populations locales (Tangphaisankun, 2010).

À Bangkok, la mototaxi joue notamment un important rôle dans les pratiques intermodales, en « alimentant » les réseaux de transport public. Une étude conduite par Tangphaisankun (2010) auprès d'utilisateurs du réseau de transport lourd et résidant à proximité d'une station (rayon de cinq kilomètres) montre que la mototaxi est le second mode le plus populaire pour accéder aux stations, précédées par la marche à pied.

1.2.3 La difficile complémentarité entre les modes de transport

L'importance du pôle intermodal est indéniable et le sujet est bien développé dans la littérature spécialisée sur les transports (van Nes, 2002 ; Richer, 2008 ; Rahman, 2013). Il s'agit du point de rupture de charge, là où s'articulent les différents réseaux, en plus d'être un lieu d'activités commerciales. Il s'agit d'un endroit critique puisque les transferts sont généralement perçus négativement par les usagers des transports collectifs (Rahman, 2013). Ils doivent donc être aménagés de manière à favoriser les échanges entre les différents modes, incluant les modes de transport privé et les transports actifs (Tangphaisankun, 2010 ; Rahman, 2013). Si l'intégration intermodale passe par un aménagement adéquat des pôles, il est également essentiel d'intégrer au sein d'un même système la tarification, les horaires et l'information aux usagers (*ibid.*).

Dans le « cas africain », peu de pôles intermodaux sont aménagés par l'État. Cependant, une forme bien réelle d'intermodalité existe (comme démontré par le cas de Lomé) et laisse des marques concrètes sur les territoires urbains. Comme dans le cas des transports publics (organisés par l'État), les transports artisanaux répondent à une logique de localisation évidente. Les groupes de mototaxis et de taxis collectifs s'installent à proximité des différents pôles générateurs d'activités (marchés publics, établissements commerciaux, etc.) ou dans certains « espaces carrefours », qui sont souvent déjà des nœuds de transport importants (Guézéré, 2012). Les usagers et les opérateurs de transport artisanal sont responsables de la création de véritables

« lieux de transport » qui, tout en étant d'abord des lieux de mobilité, offrent également des services connexes (vente de carburant, service de restauration, stationnement, etc.) (*ibid.*). À Lomé, les opérateurs de transport doivent payer certains frais journaliers pour avoir le privilège d'utiliser ces endroits. Ces cotisations servent notamment à aménager des bancs et des abris (*ibid.*). Ainsi, en plus d'être souvent essentiel à la mobilité des populations, le transport artisanal participe à la création de « l'urbain ».

Dans le « cas asiatique », des pôles intermodaux sont aménagés, mais sont d'abord dédiés aux pratiques intermodales entre modes publics (organisés par l'État). Comme susmentionné, les pratiques intermodales entre mode artisanal et mode non-artisanal sont fréquentes, mais les échanges se font souvent de manière désorganisée en raison du manque d'intégration entre les modes (Tangphaisankun, 2010). Les lacunes dans l'aménagement des pôles rendent également moins attrayantes les pratiques intermodales, puisqu'elles allongent les distances de marche à effectuer et peuvent s'avérer dangereuses (nécessité pour l'utilisateur de traverser la rue à des endroits non sécurisés, par exemple). D'ailleurs, Tangphaisankun *et al.* (2009) et Rahman (2013) signalent que, dans les pays asiatiques, les objectifs en terme de report modal (véhicule privé vers les transports publics) suite à l'implantation de modes lourds ne sont souvent pas atteints. Selon les auteurs, cette situation peut être attribuée à un manque de connectivité (aménagement des pôles) et d'intégration (prix, horaires) entre les modes de transport artisanaux et non-artisanaux.

Ces éléments font écho à la recherche réalisée à Hanoi. Comme mentionné en introduction de ce mémoire, le manque d'intégration planifiée entre les modes et d'aménagements dédiés aux pratiques intermodales et multimodales fait en sorte que la rencontre entre mototaxi et transport public se fait de manière peu structurée, voire chaotique. De plus, selon Bertaud (2011) le développement des réseaux de transport public (autobus et modes lourds), en cours à Hanoi, pourrait ne pas engendrer le report modal souhaité, en raison de la multipolarisation de la ville et de la facilité

d'accès à la motocyclette, entre autres (ces éléments seront abordés au Chapitre 3). Dans ce contexte, il nous semble particulièrement important de miser sur la complémentarité entre les différents modes de transport. Cette complémentarité, selon Godard (2008) et Tangphaisankun (2010), ne devrait pas être le résultat d'ajustements spontanés, mais plutôt être orientée par une autorité organisatrice de transport.

1.3 Des services en transition ? Évolutions des modes artisanaux de faibles capacités

Les transports artisanaux de faibles capacités font souvent l'objet de critiques et d'accusations, principalement de la part des autorités locales. On les accuse d'être polluants, de causer de la congestion routière et d'être dangereux pour les passagers et pour les autres usagers de la route, entre autres.

Comme mentionné précédemment, les tentatives par les gouvernements municipaux d'encadrer ces modes de transport (via une réglementation) n'ont généralement pas eu comme effet l'amélioration des véhicules (émissions polluantes) et des services (sécurité, prix). La sécurité, en particulier, est l'un des aspects pour lequel les transports artisanaux de faibles capacités font le plus souvent l'objet de critiques. Les conducteurs de mototaxi, par exemple, souvent sans formation adéquate, ont tendance à zigzaguer entre les véhicules et à prendre des risques (Cevero et Golub, 2007). Les longues heures de travail et la consommation d'alcool, fréquente durant les périodes de travail, peuvent rendre leur conduite erratique et dangereuse (*ibid.*). La situation sur le continent africain est particulièrement bien documentée. En 2000, à Lomé (Togo), deux tiers des accidents enregistrés dans les hôpitaux impliquaient des motocyclettes, dont 60% étaient des mototaxis (Diaz Olvera *et al.*, 2012). À Delhi (Inde), en 1998, une étude a montré que les auto-rickshaws avaient un taux d'accident presque deux fois supérieur à une voiture (6,3 sur 1000 véhicules, contre 3,7 sur 1000) (Luthra, 2006). À Douala (Cameroun), un pavillon de l'hôpital principal

de la ville a même été surnommé Pavillon *benskin* (terme local pour une mototaxi), en raison du nombre impressionnant d'accidentés qui s'y trouve (Amougou Mbarga, 2010).

L'amélioration de la sécurité routière est donc prioritaire. C'est également ce qui semble ressortir des quelques enquêtes conduites auprès d'usagers de transport artisanal de faible capacité que nous avons consultés, et ce, autant à Bangkok (Tangphaisankun, 2010), Douala (Nkede njie, 2012) ou Ho Chi Minh Ville (Tuan et Mateo-Bibiano, 2013). C'est aussi un des constats les plus importants de notre enquête, réalisée auprès d'utilisateurs du transport public à Hanoi. Ces éléments seront discutés en détail au Chapitre 5.

Nous avons recensé certaines initiatives visant à améliorer l'aspect sécuritaire et à doter les transports artisanaux de faibles capacités d'attributs normalement associés aux modes formels (confort, fiabilité, etc.). À Fazilka (Inde), une ville d'environ 70 000 habitants, l'ONG Graduates Welfare Association (GWA) a mis en place « Ecocab », un service de cyclo-rickshaw semblable en plusieurs points à un service de taxi. 450 opérateurs de cyclo-rickshaw sont affiliés à Ecocab et neuf stations dédiées, qui servent également de centre d'appel, ont été aménagées suite à un partenariat avec la municipalité (Energy and Ressource Institute, 2013 ; Ecocabs, 2015). Les opérateurs affiliés au projet ont droit à plusieurs avantages pour eux et leur famille, comme des visites gratuites chez le médecin, des assurances en cas d'accident, des uniformes de travail, etc. (*ibid.*). Les opérateurs sont également encouragés, grâce à des taux d'intérêt avantageux, à devenir propriétaire de leur propre rickshaw et ainsi devenir un acteur à part entière du projet. Le projet comporte également un important volet de recherche et développement, qui vise notamment à améliorer les rickshaws et à développer une application pour téléphone intelligent (*ibid.*). Depuis son implantation à Fazilka, le concept a été introduit dans 22 autres villes indiennes (*ibid.*).

De semblables innovations ont également été mises en place pour la mototaxi. À Bangkok (Thaïlande), constatant que le prix d'une course était négocié sur le vif et n'était fixé par aucune règle écrite, deux entrepreneurs ont développé un compteur, jouant également le rôle d'une « boîte noire » (enregistrement des parcours) et d'un GPS. Cela permet, en plus de fixer le prix des courses, d'augmenter la sécurité du passager, le véhicule et son conducteur étant facilement retraçables en cas d'infraction. Un projet pilote impliquant 30 mototaxis a été initié par le gouvernement municipal de Bangkok en 2011 (Sangers et Raven, 2014). Plusieurs compagnies privées ont repris l'idée dans des pays de la région. Go-Jek, une compagnie de Jakarta, est la première à avoir utilisé un dispositif semblable. Elle compte aujourd'hui plus de 200 mototaxis, toutes équipées de compteurs (Energy and Ressource Institute, 2013). Les conducteurs sont également identifiés à la compagnie et doivent respecter des normes strictes en matière de courtoisie et de sécurité routière (*ibid.*).

À Hanoi, comme mentionné en introduction de ce mémoire, de telles compagnies émergent depuis quelques années. Comme nous le verrons aux Chapitres 5 et 6, les innovations offertes par ces compagnies ne sont pas seulement cosmétiques, mais répondent plutôt à de réels besoins, en terme de sécurité notamment, en améliorant la traçabilité des véhicules et de leurs conducteurs.

Chapitre 2 : Cadres analytique et opératoire

En plus d'analyser l'utilisation de la mototaxi chez les usagers du transport public de Hanoi et de son rôle comme complément modal, ce mémoire propose d'analyser l'évolution des services, en mettant l'accent sur l'émergence des nouvelles compagnies de mototaxi et sur ce qui distingue ces services de ceux offerts par les conducteurs indépendants. Avant de présenter les résultats de ce mémoire, il convient d'exposer les cadres analytique et opératoire ayant guidé cette recherche.

Dans ce préambule méthodologique, il sera d'abord présenté le *Multilevel Analysis*, le cadre d'analyse de cette recherche. Ce cadre structurera les chapitres dédiés aux résultats de la recherche (Chapitres 3 à 6) et contribuera à mettre en exergue les spécificités des deux types de mototaxi (indépendantes et compagnies de mototaxi) présentes à Hanoi. Ensuite, seront exposées les questions spécifiques de cette recherche, sur lesquels les chapitres de résultats sont basés. Enfin, le cadre opératoire sera abordé. Il s'agira essentiellement de présenter les sites d'études et les méthodes d'acquisition des données.

2.1 Aborder la mototaxi comme complément modal et l'évolution des services par le *Multilevel Analysis*

Le *Multilevel Analysis* (ou *Multilevel Perspective*) est un cadre d'analyse issue des *Transition studies*, d'abord développé par Rip et Kemp (1998), puis théorisé par Geels *et al.* (2005). Le *Multilevel Analysis* a comme prémisse qu'une transition n'est pas le résultat d'un facteur unique (la technologie, par exemple), mais implique plutôt une co-évolution de plusieurs dimensions (technologie, marché, industrie, habitude de consommation, etc.) (Geels, 2012). Selon Geels (2011, 2012), une transition est un phénomène multidimensionnel et non linéaire, qui résulte de l'interaction entre trois niveaux, soit :

(1) Les créneaux : c'est d'où émergent les innovations ou les nouveautés. Il peut s'agir, par exemple, de laboratoires de recherche et développement ou de marchés de niche spécifiques. Les acteurs qui oeuvrent dans ces créneaux espèrent que leurs innovations seront éventuellement utilisées par le régime socio-technique en place, voire le remplacer.

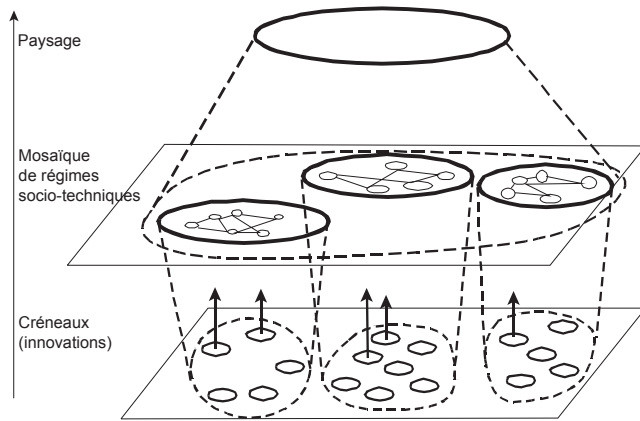


Figure 2.1 : Schématisation des trois niveaux du *Multilevel Analysis* (Source : Geels, p. 473, 2013)

- (2) Le régime socio-technique : il s'agit de la « structure » dominante et bien établie, avec laquelle les créneaux d'innovations entrent en concurrence. Dans les régimes existants, les changements surviennent, mais suivent des trajectoires relativement prévisibles, qu'explique notamment le *path dependence*⁶. Un régime socio-technique est une configuration complexe d'éléments concrets et mesurables (la technologie, les infrastructures, le marché, la réglementation, etc.), mais également de facteurs humains intangibles (culture, croyances, normes sociales, etc.).
- (3) Le paysage socio-technique : c'est la trame de fond – le contexte plus global – dans laquelle s'effectue la transition. Cela implique, par exemple, les dimensions macroéconomiques, physiques, sociologiques, politiques, etc.

Le *Multilevel Analysis* permet d'analyser une transition de manière systémique, en mettant l'accent sur les facteurs de changement, mais aussi sur les acteurs jouant un

⁶ Le *path dependence* est une notion développée en économie qui, selon Palier (2010), part « du constat que, même si l'on connaît une solution plus efficace que la solution actuellement retenue [...], cette solution n'est pas forcément adoptée [...], en raison de nombreux mécanismes de rendements croissants (*increasing returns*), liés aux coûts d'investissement, aux effets d'apprentissage, de coordination et d'anticipation » (pp. 411-412)

rôle dans ces transitions. Parce qu'il s'agit d'enjeux multifactoriels et centrés sur les acteurs, ce cadre d'analyse est de plus en plus utilisé dans l'étude des transports et dans l'analyse des transitions vers les mobilités durables (Geels, 2011, 2012 ; Whitmarsh, 2012).

Un système de transport inclut plusieurs modes de transport, les plus communs étant la voiture, la motocyclette, l'autobus, le train, le vélo, la marche à pied, etc. Chacun de ces modes est caractérisé par des facteurs ou des variables qui le conditionnent. Dans le cas des modes de transport, il s'agit essentiellement des éléments énumérés précédemment, soit la technologie, les choix modaux, la culture, le marché, les perceptions, les acteurs, etc. Pour chacun de ces modes peuvent émerger des innovations (Geels, 2011, 2012).

Dans le *Multilevel Analysis*, chaque mode de transport est appelé un régime socio-technique et l'ensemble de ces modes (système de transport) constitue la mosaïque de régimes socio-techniques (figure 2.1). Dans la mosaïque de régimes, il existe généralement un régime dominant, dans lequel une « structure » prédomine par rapport aux autres, mais pouvant être délogée par des innovations. À titre d'exemple, dans la mosaïque de régimes de transport des villes nord-américaines, le régime socio-technique de l'automobile est dominant et est lui-même dominé par l'automobile à moteur à explosion. La transition vers la voiture électrique est considérée par Bainée (2013) comme ayant le potentiel d'un véritable changement paradigmatique, mais reste pour l'instant un marché de niche spécifique. Il existe de nombreux freins qui peuvent expliquer que cette transition ne s'effectue pas. Il peut s'agir, entre autres, du prix plus élevé demandé pour une voiture électrique, d'une certaine perception négative qui y est associée (moins rapide et fiable), d'un manque de bornes de recharge, de la technologie utilisée, etc. À un méta-niveau (paysage), des éléments comme le prix du pétrole et la conscience environnementale des individus peuvent avoir une influence sur une transition, mais pas suffisamment pour déstabiliser le régime socio-technique dominant (Geels, 2011, 2012). Cependant, certaines conditions réunies (une diminution substantielle des prix, une amélioration

de la technologie ou une hausse drastique du prix de l'essence, par exemple) pourraient exercer suffisamment de pression sur le régime dominant (l'automobile à moteur à explosion) pour faire en sorte de le remplacer.

Au regard des travaux antérieurs consultés, le *Multilevel Analysis* n'a semble-t-il été utilisé qu'à une seule occasion pour étudier les transports artisanaux. Sengers et Raven (2014) ont en effet eu recours à ce cadre d'analyse pour retracer l'évolution des services de mototaxi à Bangkok. Nous nous sommes inspirés de l'approche méthodologique employée par ces auteurs pour élaborer notre démarche et pour appréhender l'avenir des nouvelles compagnies de mototaxi. L'originalité de notre approche réside dans l'intégration du principe de complémentarité modale. Ainsi, le *Multilevel Analysis* nous fournira un cadre relativement souple et adapté à une recherche exploratoire comme la nôtre, non seulement pour retracer et appréhender l'évolution de « l'industrie » de la mototaxi, mais également pour explorer le potentiel des deux types de mototaxi (mototaxi indépendante et compagnie de mototaxi) qui se côtoient à Hanoi.

2.2 Questions spécifiques de recherche

La démarche et les questions ont fortement évolué au cours de cette recherche. L'objectif initial était d'analyser les pratiques intermodales impliquant la mototaxi et le transport public. Cet objectif découlait de plusieurs lectures, recensées au Chapitre 1, concernant les cas africains et asiatiques, où la mototaxi joue un important rôle dans les pratiques intermodales (avec d'autres modes artisanaux ou avec les transports publics organisés par l'État). À la suite du terrain de recherche et de l'analyse des données, il nous a semblé plus intéressant d'élargir le champ de cette étude et d'y inclure les pratiques multimodales impliquant la mototaxi. Également, le questionnement initial n'impliquait pas les nouvelles compagnies de mototaxi. Même si nous étions au fait de leurs existences avant notre séjour à Hanoi, nous ignorions quelle importance celles-ci pouvaient avoir. Ce n'est qu'à la suite de nos premières

observations et, surtout, de l'enquête-usager effectuée (voir point suivant) que nous avons pu constater que ces compagnies s'inséraient dans un créneau prometteur.

Le terrain de recherche a été réalisé dans le cadre d'un travail dirigé⁷, préalable à l'obtention de la maîtrise en urbanisme. C'est suite au séjour à Hanoi que nous avons décidé d'en faire un mémoire. Le passage d'une activité à caractère « pratique » à une activité à caractère « théorique » (même si le mémoire s'inscrit également dans une perspective interventionniste) impliqua une refonte complète du questionnement initial. Nous avons également dû porter une attention particulière à l'ancrage théorique de notre recherche, une dimension moins valorisée dans le cadre d'une activité de nature plus pratique, comme le travail dirigé.

Les questions spécifiques de recherche ont donc été fortement influencées, d'abord par les changements survenus durant le processus de recherche et, ensuite, par le cadre d'analyse choisi. Cette recherche est donc guidée par les questions suivantes :

- (i) *Dans quel paysage socio-technique s'est développé l'usage de la motocyclette et de la mototaxi à Hanoi ?*
 - *Quels ont été les facteurs (économiques, sociaux, physiques et politiques) ayant contribué à l'utilisation de la motocyclette ?*
 - *Quels ont été les facteurs ayant contribué à l'émergence de la mototaxi ?*

- (ii) *Quelles sont les principales caractéristiques du régime socio-technique de la mototaxi à Hanoi (mototaxi indépendante) ?*
 - *À l'intérieur de quel cadre réglementaire ce service opère-t-il ?*
 - *Comment s'organise le service de mototaxi à l'intérieur de la zone urbanisée de Hanoi ?*

⁷ Le travail dirigé est une « activité de synthèse de fin d'études [qui] se veut un pont vers la pratique. C'est une occasion privilégiée pour l'étudiant de développer et d'exercer ses savoir-faire et son jugement dans la réalisation d'un projet à caractère pratique, orienté vers l'intervention. L'étudiant est, en ce sens, encouragé à adopter la posture du professionnel de l'urbanisme dans la formulation, la production et la présentation de son travail » (Université de Montréal, p. 1, 2015.)

- *Comment s'articulent actuellement mototaxi indépendante et transport public ?*
 - *Quelle utilisation les usagers du transport public (organisé par l'État) font-ils de la mototaxi et quelles en sont leurs perceptions ?*
- (iii) *Comment les créneaux d'innovation font-ils pression sur le régime socio-technique de la mototaxi à Hanoi (mototaxi indépendante) ?*
- *En quoi les nouvelles compagnies de mototaxi constituent-elles une innovation pour Hanoi ?*
 - *Quels rôles ces compagnies sont-elles appelées à jouer dans les pratiques intermodales et multimodales, compte tenu des nombreux projets de transport lourd en cours ?*

2.3 Cadre opératoire

2.3.1 Type de recherche privilégié

La recherche repose sur une démarche exploratoire. Ce choix découle du fait qu'il s'agit d'un sujet qui, à notre connaissance, n'a pas fait l'objet d'étude dans le cas de Hanoi. Cette recherche ne vise pas à fournir un portrait exhaustif de la réalité des services de mototaxi à Hanoi, ce qui serait impossible compte tenu du court séjour de recherche et de l'absence de données sur le sujet, mais plutôt de décrire et d'analyser la réalité que nous avons pu observer.

2.3.2 Sites d'études

L'essentiel de la collecte des données (observations, enquêtes usagers et entrevues avec les conducteurs de mototaxi) a été réalisé dans quatre sites, soit deux arrêts d'autobus (de type abribus) et deux stations intermodales, Cầu Giáy et Mỹ Đình. Nous avons choisi ces deux types de site (pôles intermodaux et arrêts d'autobus) afin de pouvoir observer une variété de pratiques intermodales et différentes organisations des groupes de mototaxi. Les quatre sites sont tous situés dans l'axe des rues Kim Ma, Cầu Giáy et Phạm Hùng (troisième périphérique), où circulent une

dizaine de lignes d'autobus. C'est également dans une portion de cet axe que sera construite la ligne 3 du nouveau métro de Hanoi.



Carte 2.1 : Sites d'étude (Source : Fond Google map. Auteur, 2015)

La station Cầu Giấy a été aménagée en 2005 dans le cadre d'Asiatrans, un projet de coopération décentralisée piloté par Île-de-France et co-financé par l'Union européenne (Musil, 2013). La station est une plaque tournante du transport public de l'ouest de la ville. Elle est desservie par 15 lignes d'autobus et 40 000 passagers (montées et descentes) y transitaient quotidiennement en 2010 (Musil *et al.*, 2013).

La station Mỹ Đình est également un pôle intermodal important pour les transports intraurbain, mais est d'abord destinée aux déplacements interurbains et interprovinciaux. La station offre des connexions régulières avec les régions du nord et du nord-ouest, ainsi qu'avec la frontière chinoise (Vietnam Online, n.d.). Elle est située à une dizaine de kilomètres du centre de Hanoi, aux abords du troisième périphérique routier, un axe important pour la région.



Photo 2.1 : Station Cầu Giấy (Source : Auteur, 2014)



Photo 2.2 : Station Mỹ Đình (Source : Auteur, 2014)

Les deux autres sites choisis sont des arrêts d'autobus standards (type abribus). Le premier est situé sur la rue Kim Ma (aux abords du lac Thủ Lệ), à quelques centaines de mètres à l'est de la station Cầu Giấy, et l'autre est sur la rue Cầu Giấy, environ à mi-chemin entre les deux stations intermodales étudiées. Même si ces arrêts ne sont pas des pôles d'échanges, des pratiques intermodales y ont lieu (entre autobus, mais aussi impliquant des motos, mototaxis, etc.).



Photo 2.3 : Abribus de la rue Kim Ma (Source : Auteur, 2014)



Photo 2.4 : Abribus de la rue Cầu Giấy (Source : Auteur, 2014)

2.3.3 Méthodes d'acquisition des données

Les résultats de cette recherche sont issus de données collectées durant le séjour de recherche ayant eu lieu à Hanoi entre le 22 mai et le 21 août 2014. En complément d'une recension de la littérature spécialisée, la collecte des données s'est opérée en trois temps.

D'abord, des séances d'observations d'une durée d'une heure ont été réalisées à trois différents moments de la journée pour chacun des sites (matin, midi et fin d'après-midi, soit un total de 12 heures d'observations non participatives). Ces séances avaient pour objectifs d'étudier les pratiques intermodales des usagers du transport public ainsi que l'organisation des groupes de mototaxi. Cet exercice nous a également permis de nous faire connaître par ces groupes de conducteurs, de gagner leur confiance et d'obtenir plus facilement des entretiens avec eux par la suite.

Une enquête portant sur les habitudes de mobilité et la perception de la mototaxi a également été menée auprès de 130 usagers du transport public⁸. Comme expliqué précédemment, l'objectif initial de cette recherche était d'explorer les pratiques intermodales impliquant la mototaxi et le transport public. Cet objectif a par la suite été élargi aux pratiques multimodales. Pour cette raison, seule une question de l'enquête concerne directement les pratiques multimodales impliquant la mototaxi (fréquence d'utilisation de la mototaxi).

La collecte de données a été enrichie par la conduite d'entretiens approfondis. Quatre entretiens⁹ ont d'abord été réalisés avec des conducteurs de mototaxi. Ces entretiens, d'une durée de 20 à 30 minutes, ont été réalisés en vietnamien avec l'aide d'un interprète, qui traduisait les propos simultanément. En raison de la nature de l'activité (réalisée à l'intérieur d'un cadre réglementaire établi, mais souvent transgressé) des personnes interrogées, de la nature (publique) des lieux dans

⁸ Quarante questionnaires ont été administrés à la station Cầu Giấy, 40 à la station Mỹ Đình, 25 à l'arrêt d'autobus situé sur la rue Kim Ma et 25 à l'arrêt situé sur la rue Cầu Giấy, pour un total de 130 questionnaires dûment complétés. Le questionnaire est disponible en annexe A

⁹ Deux entretiens ont été réalisés à la station Cầu Giấy, un à la station Mỹ Đình et un à l'arrêt d'autobus situé sur la rue Kim Ma. Aucun entretien n'a été réalisé à l'arrêt d'autobus situé sur la rue Cầu Giấy : en fonction des visites, il n'y avait que deux conducteurs de mototaxi, qui se sont montré peu coopératifs. Les entretiens sont disponibles en annexe B.

lesquels les discussions se sont déroulées, et pour éviter qu'ils se sentent gênés, nous n'avons pas jugé utile d'enregistrer les échanges. Ces entretiens avaient comme principaux objectifs d'en apprendre davantage sur l'organisation des groupes de mototaxi, sur les habitudes de leur clientèle et, globalement, de corroborer les observations réalisées. Plusieurs courts échanges ont également eu lieu avec d'autres conducteurs et avec des gardiens de la station Mỹ Đình et des policiers, qui nous ont aidés à comprendre la gestion des mototaxis par les autorités.

Finalement, des entretiens ont également été réalisés avec des professionnels et des acteurs du milieu des transports. Trois cadres de nouvelles compagnies de mototaxi (Than Thien, Than Phat et Auco) ont été rencontrés pour des entretiens d'une durée de 30 à 60 minutes¹⁰. Ces entretiens ont été traduits en simultané et enregistrés. Les enregistrements ont, par la suite, été réécoutés par nos assistants de recherche, pour en extraire les informations les plus pertinentes. Comme nous recherchions des informations factuelles, nous avons considéré qu'il n'était pas nécessaire de réaliser des verbatims. Ces entretiens ont notamment permis d'en apprendre sur l'histoire de ces compagnies, de comprendre davantage quels sont les besoins des utilisateurs de mototaxi et comment ces compagnies y répondent et de mieux saisir les liens qui unissent les mototaxis (indépendantes et compagnies de mototaxi) avec les autorités publiques. Quelques entretiens ont également été réalisés en anglais ou en français avec des chercheurs (non enregistrés) et un responsable du Tramoc (le centre de gestion du transport public de Hanoi) (enregistré)¹¹. Ces entretiens ont été principalement utiles pour en apprendre davantage sur les perceptions et l'attitude des autorités à l'égard des mototaxis indépendantes et des compagnies de mototaxi.

¹⁰ Les trois entretiens réalisés avec les cadres de compagnies de mototaxi se trouvent en annexe C.

¹¹ L'entretien réalisé avec le cadre du Tramoc se trouve en annexe D. Parce que nous avons obtenu des pistes de recherche plutôt que des informations factuelles lors des entretiens réalisés avec les chercheurs, nous n'avons pas cru bon retranscrire les entretiens et les ajouter en annexe.

Chapitre 3 : Évolution des mobilités à Hanoi : du pousse-pousse à la motocyclette

Ce mémoire propose d'étudier le cas du rôle de la mototaxi dans les pratiques intermodales et multimodales à Hanoi, ainsi que l'évolution des services, avec l'émergence des nouvelles compagnies de mototaxi. Ce chapitre et les suivants y seront dédiés.

Ce chapitre vise d'abord à décrire le paysage socio-technique, le méta-niveau du *Multilevel Analysis*, soit le contexte dans lequel évoluent les mototaxis indépendantes et les compagnies organisées de mototaxi. Il sera ici question d'exposer les facteurs ayant favorisé la prolifération de la motocyclette dans les dernières décennies et, parallèlement, celle des mototaxis. Les données de ce chapitre proviennent de sources secondaires, soit principalement la littérature spécialisée sur le cas de Hanoi ou, dans une moindre importance, sur les services de mototaxi ailleurs dans le monde.

3.1 Du transport collectif au transport individuel

Au cours du dernier siècle, Hanoi a connu une urbanisation importante et, plus récemment, une amélioration marquée du niveau de vie de ses habitants. Concomitamment, la mobilité des citadins a fortement évolué, et ce, autant dans la structure des déplacements effectués que dans les modes de transport utilisés.

Si la motocyclette représente aujourd'hui plus de 80% du partage modal dans la région de Hanoi (Musil *et al.*, 2013), cette situation est relativement récente. La période coloniale est marquée par le développement de deux modes de transport dans la capitale : le pousse-pousse, importé du Japon et bien adapté à la voirie étroite de la vieille ville et le tramway, fonctionnant par traction animale, qui sera

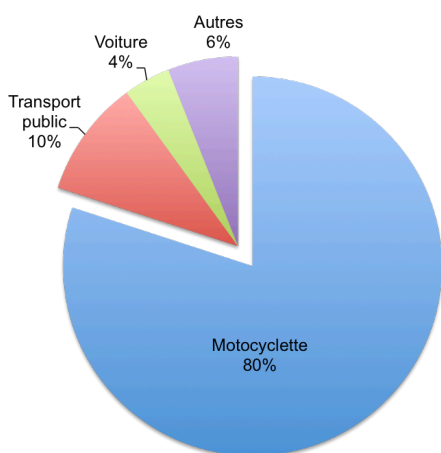
ultérieurement électrifié (Cusset, 2001). En 1899, la ville compte sur un réseau de 35 kilomètres, réparti sur quatre lignes. Des autobus s'ajouteront à l'offre existante vers le milieu du XX^e siècle (Cusset, 1995).

Suite à la guerre d'Indochine (1946 à 1954), menant à l'indépendance du pays, le régime socialiste nationalise les infrastructures de transport et prend en charge le réseau de transport public (Musil, 2013). La guerre du Vietnam (1955 à 1975) est dévastatrice pour les réseaux de transports et de communications, les raids américains sur le Nord-Vietnam détruisant plusieurs routes, ponts et lignes ferroviaires (Musil, 2013). La flotte d'autobus de la capitale est également détruite dans sa totalité par les services secrets américains, tout juste avant l'entrée des troupes vietminh (Cusset, 2001).

Au sortir de 30 ans de guerre, les transports collectifs sont décimés. Les services seront malgré tout maintenus grâce à du matériel roulant usagé offert par des pays du bloc socialiste. Durant la décennie 1960-70, la société de transport de Hanoi (l'entreprise publique Thống Nhất) exploite environ 500 véhicules, sur 35 lignes (Musil, 2013). Cependant, à la fin des années 1970, une mauvaise gestion du réseau provoque une détérioration rapide des services. Parallèlement, l'usage de la bicyclette se répand, notamment grâce à la production locale (Cusset, 2001). À la fin des années 80, ce mode de transport représente 65% des déplacements réalisés à l'intérieur des limites de la ville (Musil, 2013).

D'autres raisons, de nature politique et géopolitique, expliquent également le déclin du transport collectif. D'abord, les subventions octroyées par l'État à Thống Nhất connaissent une baisse considérable au milieu des années 1980 (Musil, 2013). Ensuite, les pièces de rechange destinées au matériel roulant deviennent moins disponibles en raison de l'éclatement du bloc soviétique. Finalement, le marché de la

motocyclette se libéralise rapidement¹² (Musil et Molt, 2010) suite aux réformes économiques du *đổi mới*, initié dans les années 80. Ces réformes entraînent une hausse du niveau de vie de la population et contribuent à faciliter l'accès à la motocyclette, ce qui a un impact direct sur l'achalandage du réseau de transport collectif : de 76,4 millions de passages en 1978, on en dénombre 3,9 millions en 1992 (Cusset, 2001).



Graphique 3.1 : Répartition modale à Hanoi en 2008
(Source : Conception de l'Auteur d'après Musil et al., 2013 ; Musil, 2013 ; Delanoë et Jacquet, 2013)

Dans ce contexte, la motocyclette supplante rapidement la bicyclette dans les déplacements. La flotte de motocyclette de la ville augmente en effet d'environ 22% par année durant les années 1980 et 1990 et d'environ 14% par année au début des années 2000 (Khuat, 2006). Rappelons que, en 2008, une étude estimait que 84% des ménages possédaient au moins une motocyclette (Schipper *et al.*, 2008) et que ce mode de transport représentait plus de 80% du partage modal, contre 10% pour le

transport collectif public et 4% pour la voiture (Musil et al., 2013). En 2009, on comptait 3,7 millions de motos immatriculées dans la région de Hanoi (*ibid.*).

Si l'utilisation de la voiture reste marginale, les ventes ont connu un essor important depuis le début des années 2000 (de l'ordre de 13% par année), et ce, malgré la volonté politique de limiter l'expansion du parc automobile (Musil, 2013). En 2010, la ville comptait un peu plus de 370 000 voitures (Delanoë et Jacquet, 2013). La forte croissance économique (10% par année), la hausse du niveau de vie des hanoïens et

¹² Les nombreuses usines d'assemblage de motocyclette qui sont venues s'établir dans les zones industrielles de Hanoi ont fortement contribué à faire diminuer le prix des motos et donc à favoriser son achat. L'usine la plus importante à ce jour est celle de Honda, qui a débuté son activité en 1996 (Musil, 2013).

l'image de la voiture, perçue comme un symbole de réussite sociale, en sont les causes directes.

3.2 Une structure urbaine adaptée au deux roues

La prédominance de la motocyclette résulte d'un ensemble de facteurs historiques, économiques, politiques et géopolitiques. Cependant, il apparaît que cette préférence est également fortement conditionnée par la morphologie et la structure urbaine de la ville, et ce, autant à l'échelle micro que macrospatiale.

3.2.1 Des quartiers résidentiels caractérisés par un dédale de ruelles étroites

Les quartiers centraux de Hanoi sont caractérisés par un tissu urbain dense et entrecoupé par un réseau de ruelles étroites, structuré de manière organique. Les différents quartiers sont reliés entre eux par un réseau de rues et de boulevards dont la largeur est plus importante. Pham Thai Son (2010), dans le cadre de sa thèse de doctorat, réalise une étude typomorphologique de différents « quartiers de ruelle » de Hanoi. De manière générale, ces quartiers sont constitués de trois niveaux de voirie, soit la voie principale (appelé ngõ ou phỏ), les ruelles de niveau I (ngõ) et les ruelles de niveau II (ngách).

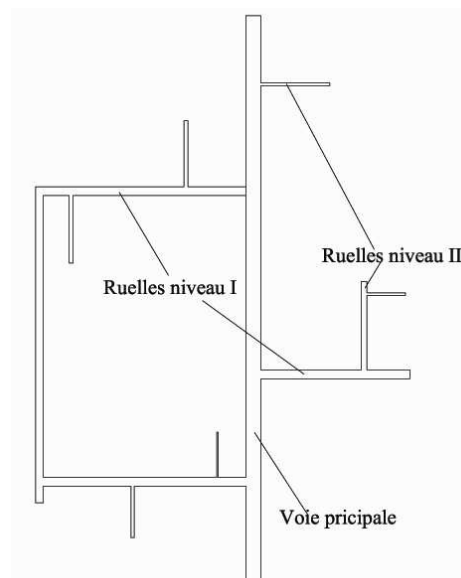


Figure 3.1 : Schématisation d'un réseau de ruelles (Source : Pham Thai Son, p. 30, 2010)

Les quartiers centraux de Hanoi sont souvent d'anciens villages ayant été annexés à la ville au fur et à mesure de son urbanisation. Selon Pham Thai Son (2010), la voie principale du quartier de ruelle est généralement formée sur le tracé de la voirie de



Photo 3.1 : Voie principale dans un quartier de ruelle à Hanoi (Source : Google Image, n.d.)

l'ancien noyau villageois, bien qu'elle ait souvent fait l'objet d'un élargissement depuis. Elle fait généralement entre trois et cinq mètres de largeur. En ce qui a trait aux ruelles de niveau I, elles sont normalement aussi calquées sur la trame des anciennes allées du village ou celles des sentiers qui divisaient autrefois les rizières et font entre deux et trois mètres de largeur. Le processus de formation des ruelles de niveau II est, quant à lui, distinct. Celles-ci se sont en effet formées plus récemment, sous l'impact de l'urbanisation, par

processus de subdivision d'un lot. Ces ruelles sont destinées à une desserte très locale (au sein d'un même lot) et ne font généralement pas plus d'un ou d'un mètre et demi de largeur. Finalement, certains quartiers sont le résultat d'une occupation illégale de terrains publics en friche. Ces quartiers sont souvent très denses et caractérisés par un dédale de ruelles de niveau II.

En raison de l'étroitesse des voies d'accès, ces quartiers ne sont généralement accessibles que par deux roues (vélo ou moto) ou à pied. C'est ce que Khuat (2006) appelle les « two-wheelers access only block ». Selon l'auteur, 79% de la population urbaine de Hanoi résiderait dans ce type de quartier, c'est-à-dire un secteur connecté par une allée de moins de cinq mètres de largeur. Ce type de développement présenterait l'avantage de freiner l'achat de voiture par ses résidents, mais l'inconvénient de réduire considérablement l'accès aux services d'urgence et aux transports publics, qui ne circulent que sur les routes suffisamment larges.

L'absence de voiture à l'intérieur de ces quartiers et leur faible nombre sur les axes routiers plus importants devraient normalement être un avantage pour les déplacements en transport actif. Cependant, si les ruelles de niveaux I et II sont normalement réservées à une desserte locale et que les déplacements à motocyclette y sont moins fréquents, les voies principales



Photo 3.2 : Trottoir d'une voie principale de Hanoi
(Source : Google Image, n.d.)

sont souvent envahies par les deux roues et les trottoirs y sont absents. La marche à pied est souvent perçue comme dangereuse et pénible, en raison de l'encombrement des trottoirs par les motocyclettes et les vendeurs de rue (sur les voies principales des quartiers et sur les grands axes) (Delanoë et Jacquet, 2013). De plus, l'arrêt des véhicules aux traverses piétonnes est rarement respecté par les conducteurs. La marche à pied souffrirait également d'une image négative et dévalorisante, principalement de la part des classes aisées (*ibid.*). Quant à la bicyclette, en 2003, 40 pourcent des ménages de la capitale étaient à la fois équipés de vélo et de motocyclette (Cusset, 2003). Nous ignorons si c'est toujours le cas aujourd'hui.

3.2.2 Une structure urbaine qui complexifie les déplacements

Ainsi, les conditions défavorables aux déplacements en transport actif, l'accès souvent difficile au réseau de transport public et la voirie étroite des quartiers font en sorte que les individus optent souvent pour la motocyclette. Également, la façon dont la ville évolue semble favoriser les déplacements motorisés. L'urbanisation rapide et le développement de vastes zones urbaines périphériques font en sorte que, d'une structure urbaine monocentrique, Hanoi présente désormais une structure polycentrique (Musil, 2013). Ces nouveaux développements immobiliers sont souvent

localisés loin du centre de la ville, ce qui contribue à augmenter les coûts en transport et en énergie (Bertaud, 2011). De plus, l'offre en transport collectif peine à combler les nouveaux besoins en mobilité et ne dessert pas adéquatement ces zones (Musil et Molt, 2010). La région de Hanoi ne disposerait pas non plus, selon Schipper *et al.* (2008), de suffisamment de pôles intermodaux, destinés à connecter les différents types de transport entre eux.

Selon Alain Bertaud (2011), la durée moyenne des déplacements à Hanoi est d'environ 20 minutes, ce qui est peu élevé pour une ville aussi peuplée et dépourvue d'un réseau efficace de transport public (par des modes lourds, par exemple). Pour Bertaud, cette capacité de mobilité exceptionnelle serait entièrement due à la motocyclette. Cependant, si Hanoi a jusqu'ici esquivé les problèmes graves de congestion routière, ceux-ci sont malgré tout de plus en plus fréquents. Plusieurs travaux d'expertises identifient d'ailleurs ce problème comme étant un des plus grands défis pour la capitale (Musil, 2013) et le spectre d'un scénario « à la Bangkok », où plus du tiers du PIB potentiel est perdu en raison de la congestion routière (Cevero et Golub, 2007), plane toujours.

Pour échapper à un tel scénario, la Ville a prévu un nombre important de projets routiers et de transport collectif public (dont nous discuterons dans la section suivante). Le plan 108 (le schéma directeur de Hanoi pour 2020 approuvé en 1998) propose deux grandes orientations d'aménagement afin de désengorger la capitale. D'abord, la création de villes satellites, reliées à la ville centre par des autoroutes et entre elles par des rocades périphériques et, ensuite, la réunion des deux rives du fleuve Rouge par une série de ponts (Musil, 2013). Le plan vise un ratio du foncier urbain dédié à la voirie de l'ordre de 20 à 25% en 2020, alors qu'il n'était que de 5% en 1998 (*ibid.*).

En 2007, une étude a été financée par le gouvernement japonais (qui avait également participé à l'élaboration du plan 108) dans le cadre du « Hanoi Integrated Development and Environmental Program » (HAIDEP). Celui-ci est venu, en quelque

sorte, remplacer le plan 108. Le projet HAIDEP propose notamment quatre rocadés périphériques, huit radiales et souhaite doubler le réseau routier en longueur (de 624 km à 1143 km) et le quadrupler en superficie (de 5,9 km² à 21,8 km²) (ALMEC, 2007). Ce plan préconise également la construction de nombreux ponts enjambant le fleuve Rouge, de quartiers de type « Transit-Oriented Development » et de plusieurs projets de transport collectif (ALMEC, 2007). Par ces nombreux projets d'infrastructures, le projet HAIDEP souhaite notamment mieux hiérarchiser et classer le réseau viaire de Hanoi (Musil, 2013). Notons que malgré les nombreuses innovations du plan HAIDEP, celui-ci n'a jamais été totalement intégré dans les documents de planification de la ville (Musil, 2013).

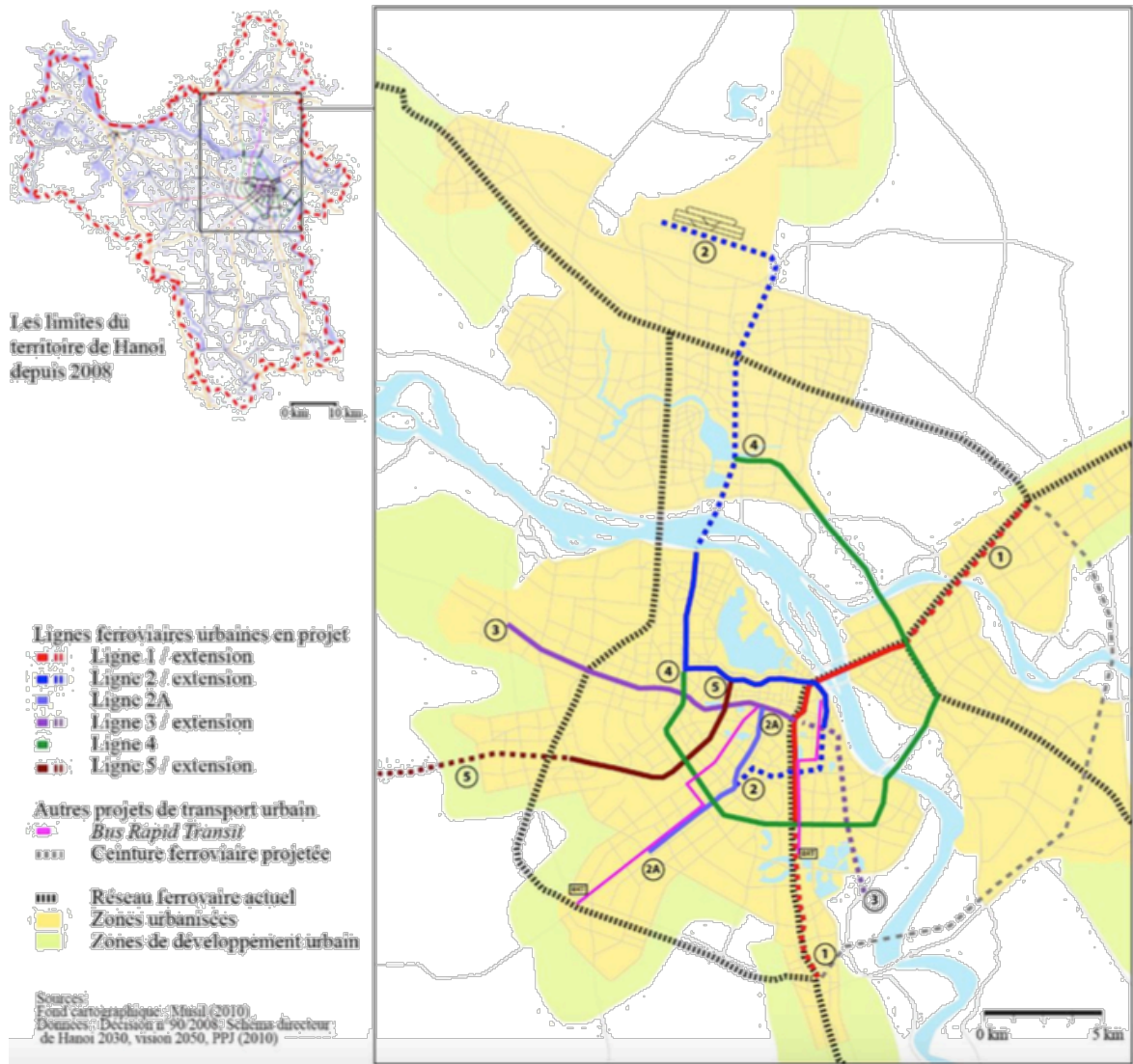
En résumé, plusieurs travaux d'infrastructures destinés à augmenter la surface de voirie sont en cours ou prévus à Hanoi. Cela peut bien entendu contribuer à fluidifier les déplacements motorisés, mais également à les encourager. Les nombreux développements situés en périphérie de la ville peuvent favoriser le désengorgement des quartiers centraux, mais peuvent parallèlement favoriser la prolifération de la voiture individuelle, étant construits selon des modèles beaucoup mieux adaptés à ce mode de transport (larges avenues, stationnements souterrains, etc.). Ainsi, afin d'éviter une prolifération incontrôlée de la voiture et, par le fait même, une augmentation importante de la congestion, Hanoi doit notamment miser sur des services de transport public efficace et compétitif avec les modes individuels.

3.3 Le renouveau du transport public

Si la motocyclette reste le mode de transport dominant et qu'on assiste à une augmentation marquée du nombre de voitures sur les routes, on observe également depuis quelques années un renouveau du transport public. De nouveaux trajets d'autobus ont été établis, la flotte de véhicules a été augmentée, de nouveaux abris bus ont été installés et deux pôles intermodaux, Cầu Giáy et Long Biên, ont été aménagés en 2005 et 2009 respectivement (Musil, 2013). Cela a eu pour effet

d'augmenter substantiellement l'achalandage du transport public. De 16 millions de passages en 2001 (Tramoc, 2005 in Khuat, 2006), ce nombre a atteint 425 millions en 2010 (Delanoë et Jacquet, 2013). En dépit de cette augmentation impressionnante, la part modale des déplacements effectués en transport public stagne à environ 10% (Musil, 2013). De plus, Hanoi s'est fixé l'ambitieux objectif d'atteindre 35% des déplacements réalisés en transport public d'ici 2020 et 55% d'ici 2030 (Delanoë et Jacquet, 2013 ; Doan et Dotson, 2013). Pour atteindre ces objectifs, la ville compte sur plusieurs projets de Urban Mass Rapid Transit (UMRT) et de Bus Rapid Transit (BRT), approuvés dans le Schéma Directeur Hanoi 2030. Pour l'instant, quatre projets de UMRT sont en cours (à différents stades de réalisation) et au moins deux autres pourraient voir le jour dans les prochaines années, mais aucun n'a pour l'instant accueilli ses premiers passagers. Quant au BRT, seule la ligne Kim Ma - Yen Nghia est présentement en construction (Vietnam News, 2014).

Les corridors projetés serviront à desservir le centre-ville historique, les Central Business District (prévu au Master Plan) et l'ouest de la ville, appelé à se développer dans les prochaines années (Delanoë et Jacquet, 2013). Les réseaux de UMRT et de BRT deviendront la colonne vertébrale du transport collectif à Hanoi. Le réseau d'autobus actuel sera réorganisé de manière à devenir un réseau complémentaire, destiné à jouer un rôle de rabattement (Musil et Molt, 2010).



Carte 3.1 : Projets de UMRT et de BRT projetés et en cours (Source : Musil, p. 253, 2013)

3.4 La mototaxi : un mode de transport adapté à la réalité de Hanoi

Très peu de données sont disponibles concernant les modes de transport artisanaux dans la région de Hanoi. Jusqu'à la fin des années 90, il existait plusieurs lignes de xe lam ou de lambro, des véhicules triporteurs qui assuraient le lien entre le centre de Hanoi et les régions rurales attenantes (photo 3.3). Ceux-ci ont cependant été

graduellement éliminés par les autorités, prétextant qu'ils étaient polluants, bruyants et qu'ils ne répondaient pas aux normes minimales de sécurité (Cusset, 2003).

En ce qui a trait à la mototaxi spécifiquement, les données sont tout aussi rares. On estime qu'entre 15 000 (Khuat, 2006) et 25 000 (Delanoë et Jacquet, 2013) mototaxis



Photo 3.3 : Lambro dans les rues de Hanoi
(Source : Google Image, n.d.)

opéneraient dans la capitale¹³. Il est difficile d'identifier précisément les conditions qui ont mené à l'émergence de « l'industrie » de la mototaxi à Hanoi. Comme discuté au Chapitre 1, on peut présumer qu'elle s'est développée en raison d'une demande en mobilité qui n'était pas satisfaite, probablement dû aux manquements dans les transports collectifs publics et à la morphologie urbaine bien adaptée aux deux-roues.

Également, il existe à Hanoi une population « flottante », le plus souvent des migrants provenant des régions pauvres du pays qui ne sont pas autorisés, selon les proscriptions spatiales imposées par le *ho khau*¹⁴, à s'établir et travailler à Hanoi. Ces populations, qui se sont souvent installées dans la capitale en raison du taux élevé de chômage dans leur région d'origine, n'ont pas d'autres choix que d'occuper des emplois informels, comme la mototaxi (Karis, 2013). De plus, comme pratiquement chaque ménage possède au moins une motocyclette et qu'aucune démarche administrative (malgré la réglementation existante) n'est nécessaire pour offrir des services de mototaxi, il est extrêmement facile de débiter dans le métier. Cette « flexibilité » dans la réglementation, très commune dans les pays du Sud global (voir Chapitre 1), sera abordée plus en détail dans le chapitre suivant.

¹³ À titre indicatif seulement. Ni Khuat (2006), ni Delanoë et Jacquet (2013) ne mentionnent la méthodologie utilisée pour parvenir à ces chiffres.

¹⁴ Le *ho khau* vietnamien est un système d'enregistrement de résidence ou des ménages, calqué sur le modèle du *hukou* chinois. Il agit à titre de passeport intérieur (Boquet, 2009).

Le plan HAIDEP mentionne à quelques reprises la mototaxi. Il propose de mettre en place des « mesures de soutien » et une « politique claire » concernant le rôle des taxis et des mototaxis dans la mobilité de la population de Hanoi (ALMEC, 2007). Le plan mentionne également que les nouveaux modes de transport lourd de la capitale devraient être intégrés avec le réseau d'autobus et avec les autres modes de transport, incluant la mototaxi (ALMEC, 2007). HAIDEP ne va cependant pas plus loin dans ses recommandations et n'identifie aucune mesure concrète afin d'atteindre ces objectifs.

3.5 Synthèse et conclusion

Ce chapitre a présenté les éléments clés du méta-niveau du *Multilevel Analysis*, c'est-à-dire le paysage socio-technique. C'est dans ce contexte (historique, économique, physique, social, etc.) que les différents régimes socio-techniques de transport évoluent : d'abord la motocyclette, le plus important des régimes en place, mais également plusieurs régimes secondaires (voiture, autobus, vélo, marche à pied, mototaxi, etc.). C'est également dans ce contexte plus global que s'articulent mototaxi et transport public et qu'évoluent les compagnies de mototaxi. Ces aspects seront abordés dans les Chapitres 4 et 5 (articulation mototaxi/transport public) et dans le Chapitre 6 (compagnies de mototaxi).

Comme susmentionnée, l'utilisation de la motocyclette s'est fortement développée à Hanoi depuis le début des années 90, pour rapidement devenir le mode de transport le plus utilisé. Ce mode de transport doit sa popularité à son prix abordable (pour certains modèles) et à la grande flexibilité qu'il procure. Il est en effet bien adapté à la voirie étroite caractéristique des quartiers centraux et à la circulation de plus en plus dense de la capitale.

L'offre de transport public a fortement décliné durant les années 70 et 80, contribuant davantage à l'usage de la motocyclette. La situation s'est depuis nettement améliorée

et d'importants projets de transport public sont en cours ou projetés. Cependant, il n'est pas clair que ces améliorations se traduiront nécessairement par un report modal significatif. La moto reste un mode de transport abordable et efficace et la voiture, un symbole fort de réussite sociale, gagne du terrain. Pour l'instant, ce mode de transport ne représente que 4% de la part modale des déplacements, mais accapare plus de 20% de la voirie (Musil et Molt, 2010). Pour cette raison, le moindre report modal vers la voiture pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la mobilité dans plusieurs quartiers de Hanoi (Bertaud, 2011).

Avec la prolifération de la motocyclette se sont également développés des services de mototaxi. Hanoi n'est pas un cas unique : plusieurs autres villes dans le monde connaissent depuis les dernières décennies une multiplication du nombre de mototaxis. Cependant, le cas de Hanoi nous paraît relativement inédit. Le Chapitre 1 a abordé des facteurs d'émergences des transports artisanaux de faibles capacités (dont fait partie la mototaxi) et du rôle qu'ils jouent dans la mobilité des populations urbaines, notamment en identifiant un « cas africain » et un « cas asiatique ». Ce chapitre a mis en exergue que, peu importe la ville ou le pays, cette « industrie » s'est toujours développée selon le même schéma. *Grosso modo*, les facteurs ayant contribué à l'émergence de ces modes sont :

- Une incapacité des transports publics (lorsqu'ils existent) à répondre aux besoins en mobilité de la population locale ;
- Une situation de sous emploi et de chômage important, jumelée à un cadre réglementaire permissif ;
- Une croissance urbaine (démographique et physique) importante, combinée à des infrastructures routières vétustes ou inadaptées.

(Kumar, 2011 ; Nkede njie, 2012)

Comme nous l'avons démontré dans le présent chapitre, les parallèles à faire avec Hanoi sont évidents. Cependant, en ce qui concerne l'utilisation de la mototaxi (présenté par les cas africain et asiatique au Chapitre 1), Hanoi se trouve dans une catégorie à part. Si la mototaxi offre des services essentiels dans les villes africaines

(en raison de l'absence de véritables alternatives) et asiatiques (en raison de besoins en mobilité non comblés par les modes formels), ce n'est vraisemblablement pas le cas à Hanoi¹⁵. La principale différence réside dans le taux de motorisation, significativement plus élevé dans la capitale vietnamienne que dans la plupart des villes africaines ou asiatiques (Kumar, 2011). Rappelons que 84% des ménages hanoïens possèdent au moins une motocyclette (ALMEC, 2007) et que 80% des déplacements sont assurés par ce mode (Musil, 2013).

Comme nous l'avons démontré, la motocyclette est un mode de transport bien adapté à la réalité de Hanoi et confère à la population une capacité de mobilité exceptionnelle. Cependant, la congestion routière et l'augmentation de la pollution sont devenues des réalités difficiles à ignorer depuis quelques années. Pour ces raisons, la Ville mise sur plusieurs projets de transport public. Quant à la mototaxi, elle pourrait être utilisée comme complément modal avec le transport public actuel et projeté, comme le prévoyait d'ailleurs le plan HAIDEP, qui ne détaille toutefois pas comment elle est appelée à jouer ce rôle. Les deux chapitres suivants s'attarderont à comprendre le régime socio-technique de la mototaxi, soit la mototaxi indépendante (versus les compagnies organisées de mototaxi), qui domine à Hanoi. Le prochain chapitre, plus spécifiquement, explorera son organisation territoriale et structurelle.

¹⁵ Le Chapitre 5 s'attardera à analyser l'utilisation de la mototaxi à Hanoi, à partir des résultats de l'enquête réalisée dans le cadre de cette étude.

Chapitre 4 : Organisation territoriale et structurelle de la mototaxi

Explorer le rôle de la mototaxi indépendante et le potentiel qu'offrent les nouvelles compagnies de mototaxis dans les pratiques intermodales et multimodales, comme nous proposons de le faire dans le cadre de ce mémoire, implique d'abord d'avoir une compréhension fine de ces deux types de service offert. Alors que le chapitre 6 s'attardera sur les nouvelles compagnies de mototaxis, le présent chapitre et le suivant mettront en exergue les spécificités des services de mototaxi offert par les conducteurs indépendants à Hanoi. Ces services, beaucoup plus présents que ceux offerts par des compagnies, représentent le régime socio-technique de la mototaxi à Hanoi, alors que les compagnies représentent des innovations, selon les principes du *Multilevel Analysis*.

Ce chapitre aborde la manière dont s'organisent les services de mototaxi indépendante à Hanoi. Les résultats de ce chapitre sont basés sur des données primaires (entretiens et observations) et secondaires (littérature spécialisée et articles de presse). Il sera d'abord question de la nouvelle réglementation censée réguler la pratique et du cadre légal dans lesquels le service opère. La seconde section s'appuiera davantage sur les observations réalisées et vise à montrer que, à l'échelle du pôle ou de l'arrêt d'autobus, les groupes de mototaxi sont toujours largement autogérés.

4.1 La nouvelle réglementation : une formalisation de l'informel ?

Comme il a été mentionné dans le chapitre précédent, « l'industrie » de la mototaxi à Hanoi est née dans un contexte où les subventions aux transports publics ont été considérablement réduites par l'État vietnamien et que, parallèlement, le marché de la motocyclette s'est libéralisé. Depuis son apparition dans les rues de Hanoi, ce mode de transport a toujours appartenu à la sphère informelle de l'économie. Depuis janvier 2009 cependant, le règlement numéro 8 du Ministère des Transports encadre

ces services. Ce règlement précise que les conducteurs de mototaxis ou d'autres véhicules offrant des services de transport doivent remplir les conditions suivantes :

- Détenir un permis de résidence permanente ou temporaire ;
- Être en santé et faire l'objet d'un suivi régulier par un médecin ;
- Détenir un permis de conduire valide ;
- Avoir un badge ou un uniforme permettant d'être facilement identifiable ;
- Posséder un casque supplémentaire pour le passager.

(Zing News Vietnam, 2009)

Le Ministère des Transports précise également que les Comités de quartier, une structure gouvernementale oeuvrant à l'échelle locale (Leseignoux, n.d.), sont chargés de faire respecter les nouvelles règles en vigueur. Selon Trinh Minh Hien, un haut fonctionnaire du Ministère cité dans un journal local, la gestion des mototaxis par les Comités de quartier est justifiée par le fait que cette structure est davantage en phase avec la réalité locale qu'une structure à un échelon supérieur (Viet Nam News, 2009).

Il nous est difficile d'affirmer si cette nouvelle réglementation a eu ou non l'effet escompté, puisque nous ignorons quelles étaient les véritables motivations du Ministère des Transports. Quoi qu'il en soit, les observations réalisées et les entretiens auprès des conducteurs de mototaxi montrent que la réglementation est appliquée de manière inégale et certainement pas dans son intégralité.

4.1.1 Un contrôle exercé de manière inégale par les autorités locales

Le contrôle exercé par les Comités de quartier est variable d'un endroit à un autre. Il semble qu'il soit nécessaire de s'inscrire auprès des autorités pour travailler à partir des stations de transport importantes ou d'autres pôles d'activités majeurs (universités, hôpitaux, etc.), mais que le contrôle soit beaucoup moins serré aux arrêts d'autobus « régulier » ou aux autres endroits moins achalandés. C'est en effet

ce que nous a affirmé un conducteur de mototaxi travaillant à la station Cầu Giấy (Conducteur 1, entretien, 10 juillet 2014) et, de manière générale, ce qui ressort des entretiens réalisés avec les conducteurs. Par exemple, dans le cas du pôle intermodal de Cầu Giấy, les deux entretiens réalisés ont révélé que les conducteurs de mototaxi travaillent sous l'autorité d'un « chef », issu du Comité de quartier Ngọc Khánh. Celui-ci aurait comme mandat de maintenir l'harmonie au sein du groupe (Conducteur 2, entretien, 10 juillet 2014) et veiller à ce tous les conducteurs qui y travaillent soient « inscrits » (Conducteur 1, entretien, 10 juillet 2014). En réalité, il n'existerait aucun registre des conducteurs de mototaxi, ni au Ministère des Transports, ni dans les Comités de quartier. C'est en effet ce que nous a affirmé un cadre du Tramoc (entretien, 28 juillet 2014), le centre de gestion du transport public à Hanoi, lors d'un entretien. Selon lui, les conducteurs de mototaxi doivent normalement travailler à des endroits qui leur sont dédiés et ayant été choisis par les Comités de quartier, mais admet qu'il n'existe aucun registre officiel, ce qui rend la gestion compliquée (Cadre du Tramoc, entretien, 28 juillet 2014). Même en n'étant pas formellement enregistrés auprès du Comité de quartier, les conducteurs de mototaxi de la station Cầu Giấy doivent payer au « chef » une somme de 150 000 VND par mois (environ 8 \$CAN) pour être autorisés à y travailler (Conducteur 1, entretien, 10 juillet 2014). Nous ignorons combien un conducteur de mototaxi peut gagner par mois. Cependant, un conducteur du groupe nous a affirmé ne pas être en mesure de payer ce mois-ci, faute d'argent, ce qui nous laisse croire que 150 000 VND représente une somme relativement importante pour eux (*ibid.*).

Une surveillance similaire a également lieu au second pôle d'importance que nous avons étudié, la station interurbaine de Mỹ Đình. Un gardien de la station nous a affirmé que les autorités du Comité de quartier étaient responsables de la gestion des conducteurs de mototaxi travaillant à la station et que les autorités de la station (dont lui-même) n'étaient pas impliquées dans cette gestion (Gardien 1, communication personnelle, 9 juillet 2014). Cependant, trois conducteurs de mototaxi nous ont affirmé qu'ils étaient dans l'obligation de verser une somme de 20 000 VND (environ 1 \$CAN) par jour au gardien principal de la station (Conducteurs 3, 4 et 5, entretien, 9

juillet 2014). Ni le gardien interrogé, ni les policiers présents sur le site n'ont voulu corroborer ces informations. Cependant, un policier nous a confirmé que la gestion des conducteurs travaillant dans l'enceinte de la station relevait de la compagnie Thăng Long (Policier 1, communication personnelle, 9 juillet 2014). Le patron de la compagnie de mototaxi Auco, qui loue un espace pour sa flotte à la station (cet espace est situé sur le trottoir à l'extérieur de la station, puisqu'il n'existe pas d'espace dédié aux mototaxis à l'intérieur de l'enceinte – nous reviendrons sur ce point au Chapitre 6 –), nous a également confirmé devoir faire affaire avec Thăng Long (Cadre de Auco, entretien, 23 juillet 2014). Il n'a cependant pas voulu discuter du statut précis de cette compagnie et des liens qu'il entretenait avec elle. Nos observations nous ont également permis de constater que certains des conducteurs travaillant à Mỹ Đình étaient identifiés au nom de Thăng Long.



Photo 4.1 : Conducteurs de mototaxi à la station Mỹ Đình, identifiés au nom de Thăng Long (Source : Auteur, 2014)

Comme mentionné antérieurement, ce contrôle apparaît comme étant beaucoup moins strict aux arrêts d'autobus « réguliers » ou dans les autres endroits moins achalandés. Un conducteur de mototaxi travaillant à l'arrêt d'autobus situé de l'autre côté du troisième périphérique (côté est), en face de la station Mỹ Đình, nous a confirmé qu'il est beaucoup plus libre à cet endroit et que les mototaxis étaient beaucoup plus organisées à l'intérieur de l'enceinte de la station (Conducteur 3, entretien, 9 juillet 2014).

4.1.2 Une réglementation peu respectée par les conducteurs

La réglementation est donc appliquée de façon inégale sur le territoire. Il apparaît également que, même dans les lieux qui font l'objet d'un contrôle plus strict, tous les points de cette réglementation ne sont pas respectés. C'est le cas de l'identification

des conducteurs de mototaxis par une veste ou un badge, qui devraient normalement être distribués par les Comités de quartier. Les séances d'observation ont permis de constater qu'une minorité de conducteurs étaient formellement identifiés aux deux pôles intermodaux et qu'aucun ne l'était aux arrêts « réguliers » (abribus). Un conducteur de mototaxi de la station Mỹ Đình nous a affirmé que la veste n'avait pas d'autres utilités que de mettre le client en confiance et qu'elle pouvait être achetée à plusieurs endroits. Celui-ci nous a également mentionné qu'un contrôle plus strict était autrefois exercé, mais que ce n'était plus le cas (Conducteur 4, communication personnelle, 9 juillet 2014). Selon lui, les vestes étaient auparavant identifiées avec le numéro du conducteur et le Comité duquel il relève, alors que seul le nom de la compagnie Thăng Long est désormais inscrit. Les observations réalisées ont permis de corroborer cette dernière affirmation (voir photo 4.1).



Photo 4.2 : Conducteur de mototaxi à la station Cầu Giấy, identifié au nom du Comité de quartier Ngọc Khánh (Source : Auteur, 2014)

Le cas de la station Cầu Giấy est légèrement différent. Comme dans le cas précédent, une minorité de conducteurs sont formellement identifiés par une veste. Cependant, les informations inscrites sont plus détaillées que dans le cas de Mỹ Đình, avec un numéro attribué aux conducteurs et le nom du Comité duquel ils relèvent (photo 4.2). Ce meilleur respect de la réglementation est peut-être dû à un « élargissement » du rôle des conducteurs de mototaxi à cette station. En effet, en raison de l'importante criminalité qui y sévissait, le Comité de quartier Ngọc Khánh et le corps de police local ont organisé les conducteurs en groupes de surveillance. Leurs rôles consistent principalement à dénoncer et à échanger des informations avec la police (Hằng et Hiếu, 2014).

4.1.3 La réglementation des transports artisanaux : des succès mitigés à Hanoi et ailleurs

Hanoi n'est pas un cas unique. Comme mentionné au Chapitre 1, plusieurs villes ont en effet réglementé leurs services de transports artisanaux. À Lomé, au Togo, par exemple, il existe un cadre légal et institutionnel précisant les normes d'exploitation des mototaxis depuis 1996. Cependant, le cadre contraignant et les redevances à l'État prévus poussent les conducteurs à travailler dans l'illégalité (Guézéré, 2012). Également, les autorités municipales n'ont ni les budgets, ni la capacité d'organiser et de maîtriser les conducteurs de mototaxi (Guézéré, 2008). À Bangkok (Thaïlande), les services de mototaxi ont été réglementés en 2004, dans l'objectif d'améliorer la sécurité des passagers et de se débarrasser de la mafia locale, fortement infiltrée au sein des groupes de conducteur. La réglementation oblige les conducteurs à offrir une tarification fixe et à être identifiés, par une veste et une plaque minéralogique, au nom du *win* (station de mototaxi) auquel ils sont attirés (Oshima *et al.*, 2007). Il est cependant difficile d'évaluer l'efficacité réelle de cette politique. Malgré ces mesures, il semble que plus de la moitié des conducteurs de mototaxi ne soit toujours pas enregistrée et que la mafia ait repris du terrain (Sengers et Raven, 2014). Nous reviendrons sur le cas de Bangkok au point suivant.

Les raisons expliquant ces échecs sont sensiblement les mêmes partout. D'abord, il est impossible d'exercer un contrôle strict sur les mototaxis, puisqu'il est souvent difficile de prouver que les conducteurs offrent des services contre rémunération. Ensuite, les conducteurs de mototaxis sont généralement pauvres et contribuent à la mobilité des populations en offrant un service parfois essentiel. Pour ces raisons, il existe généralement une certaine tolérance de la part des autorités responsables de faire la surveillance. Comme mentionné au Chapitre 1, cette « flexibilité » des autorités est souvent renforcée par des pots-de-vin donnés par les conducteurs et les opérateurs. Finalement, dans le cas de Hanoi comme de plusieurs autres villes, les budgets alloués à la gestion des mototaxis ne sont pas assez importants pour

s'assurer que tous les points de la réglementation soient respectés (Cadre du Tramoc, entretien, 28 juillet 2014). Nous reviendrons sur ces éléments au point 4.3.

4.2 Un mode de transport encore largement géré à l'échelle micro-spatiale

Comme nous l'avons montré dans la section précédente, le contrôle exercé par les autorités varie fortement d'un lieu à l'autre. Qu'ils travaillent sous la supervision d'une autorité (comme pour les stations Cầu Giáy et Mỹ Đình) ou non (comme dans le cas des arrêts « réguliers ») il semble que la gestion interne des groupes de mototaxis se fasse de manière relativement autonome.

Peu importe l'arrêt d'autobus ou le pôle, il n'y aurait pas, selon les conducteurs interrogés, de hiérarchie établie entre les conducteurs. Si le *modus operandi* typique consiste à aller directement interpeler (voire harceler) un client potentiel lorsque celui-ci sort de l'autobus



Photo 4.3 : Scène typique de l'arrivée d'un autobus interurbain à la station Mỹ Đình (Source : Auteur, 2014)

(photo 4.3), les conducteurs de mototaxi sont libres d'agir comme il leur plait. Ainsi, malgré l'insistance de certains conducteurs et la passivité d'autres, le dernier mot en ce qui concerne le choix du conducteur revient au client. Le seul endroit où nous avons pu observer une certaine organisation est à l'arrêt situé sur Kim Mã, aux abords du lac Thủ Lệ. À cet endroit, où travaillent normalement sept ou huit mototaxis selon les observations réalisées, un seul conducteur se trouve directement dans l'arrêt alors que les autres sont à l'extérieur (photo 4.4). Au moment où ce conducteur obtient une course, un autre prend sa place sur-le-champ selon un ordre préétabli. Selon un conducteur interrogé, être directement à l'intérieur de l'arrêt représenterait une opportunité supplémentaire de trouver un client. Malgré cet avantage potentiel, c'est tout de même au client que revient le choix du conducteur (Conducteur 6, entretien, 2 juillet 2014).



Photo 4.4 : Groupe de conducteurs travaillant à l'arrêt d'autobus sur la rue Kim Mã (Source : Auteur, 2014).

Même si les groupes sont auto-organisés, certaines règles sont appliquées dans les stations les plus importantes. À Mỹ Đình, même si la sollicitation a lieu à l'intérieur de la station, aucune mototaxi (véhicule) ne se trouve à l'intérieur de l'enceinte. Le constat est le même à la station Cầu Giấy, où toutes les motos



Photo 4.5 : Station Cầu Giấy où la plateforme latérale est utilisé pour stationner les mototaxis (Source : Auteur, 2014).

sont stationnés sur la plateforme latérale (photo 4.5), même si la sollicitation a lieu sur la plateforme centrale. Il est possible que ces règles aient été décidées d'un commun accord par le groupe, mais nous considérons qu'il est plus probable qu'un tel règlement provienne des autorités des stations concernées. Les compagnies offrant des services de mototaxi louent des espaces qui leur sont dédiés dans les pôles importants, dont Mỹ Đình. Ces espaces sont situés à l'extérieur de l'enceinte de la station et aucune compagnie n'a pu obtenir d'espace à l'intérieur jusqu'à présent (Directeur de Auco, entretien, 23 juillet 2014). Nous considérons que cela s'applique également aux conducteurs indépendants.

Les conducteurs de mototaxi interrogés nous ont, en majorité, affirmé être flexibles sur le choix du lieu de travail et sur la composition du groupe. Deux conducteurs travaillant à des arrêts « réguliers » ont affirmé qu'ils pourraient travailler à partir d'un

autre endroit, mais qu'ils ne le souhaitent pas en raison de l'attachement et de la camaraderie qui se sont développés dans le groupe. Les deux conducteurs ont également mentionné qu'ils n'auraient pas d'objection à accueillir de nouveaux membres au sein du groupe, évoquant la précarité économique des conducteurs de mototaxi et l'importance de s'entraider (Conducteurs 3, entretien, 9 juillet 2014 ; Conducteur 6, entretien, 2 juillet 2014). Dans le cas des deux conducteurs interrogés à Cầu Giấy, si un d'eux n'est pas certain qu'il pourrait travailler ailleurs (Conducteur 2, entretien, 10 juillet 2014), l'autre affirme qu'il pourrait, mais devrait s'inscrire auprès du Comité de quartier concerné (Conducteur 3, entretien, 10 juillet 2014).

Cette liberté d'action contraste avec les services de mototaxis beaucoup plus organisés d'autres villes. Avant que leurs services ne soient réglementés, les mototaxis de Bangkok étaient reconnues pour avoir un fort ancrage territorial. Chaque groupe (*win* en thaï, ce qui signifie « rang » ou « file ») était lié à un point déterminé, généralement une intersection ou un arrêt de transport collectif, et ses membres devaient servir les clients à tour de rôle (Sengers et Raven, 2014). Chaque conducteur devait verser une somme d'argent au patron du *win* pour avoir le privilège d'y travailler, celui-ci se chargeant de verser des pots-de-vin aux décideurs locaux et aux personnes influentes du secteur (policiers, officiers de l'armée, etc.) (*ibid.*). Selon Cevero (2000), en raison des prix souvent importants à payer, les *win* étaient généralement farouchement surveillés par ses membres, qui s'assuraient qu'aucun conducteur provenant d'un autre groupe ne puisse solliciter de clientèle sur leur territoire.

Dans plusieurs villes africaines, les conducteurs de mototaxi sont regroupés en association ou en syndicat. Ces regroupements ont pour objectif de faire respecter les droits des conducteurs auprès des autorités concernées (Cevero, 2000 ; Peters, 2007). Également, les cotisations versées aux groupes jouent souvent un rôle de protection sociale en venant en aide aux membres en difficulté financière (Guézéré, 2012). Nous n'avons pas été au fait de ce type de réseau d'entraide dans le cas de Hanoi, ce qui ne signifie cependant pas qu'il n'en existe pas.

4.3 Synthèse et conclusion

Ce chapitre a présenté certains des éléments les plus importants de l'organisation territoriale et structurelle de la mototaxi indépendante à Hanoi. Il constitue la première partie¹⁶ du second niveau du *Multilevel Analysis*, le cadre d'analyse de cette recherche, c'est-à-dire le régime socio-technique. Depuis 2009, le règlement numéro 8 du Ministère des Transports encadre les services de transport par motocyclette. Si cela est nouveau pour Hanoi pour ce type d'activité, ce n'est pas la première fois que le gouvernement tente de contrôler des secteurs de l'économie informelle. Une législation, qui concerne les vendeurs de rue, existe depuis plus de 25 ans (Turner et Schoenberger, 2012).

L'application de la réglementation sur la mototaxi revient aux Comités de quartier. Ces comités ont, en théorie, tous les pouvoirs pour faire appliquer la réglementation de manière stricte (Koh, 2005). Cependant, nos observations et les entretiens réalisés ont permis de montrer que la réglementation est appliquée de manière inégale. En effet, certains lieux (comme les stations Mỹ Đình et Cầu Giấy) font l'objet d'une surveillance plus serrée et certains points de la réglementation, comme l'identification des conducteurs, sont peu respectés. Dans ce cas précis, l'identification provient plutôt d'une volonté individuelle que d'une véritable mise en application par les autorités concernées. De plus, comme il n'existe aucun registre officiel des mototaxis, il semble impossible de faire respecter tout les points de la réglementation.

La recherche de terrain ne nous a pas permis de statuer avec précision sur les relations qu'entretiennent les conducteurs de mototaxi avec la police locale et les Comités de quartier. Comme discuté brièvement au Chapitre 1 avec le cas de Delhi, ces relations sont souvent complexes et caractérisées par de la corruption. Notre

¹⁶ La seconde partie du régime socio-technique, qui concerne l'utilisation de la mototaxi et les pratiques intermodales des usagers du transport public, sera présentée dans le Chapitre 5.

faible connaissance de la langue vietnamienne et la durée du séjour ne nous aura pas permis d'atteindre un niveau de proximité suffisant avec les conducteurs pour aborder ce genre de questions en profondeur. Ces éléments seront étayés davantage dans la discussion finale de ce mémoire.

Malgré la réglementation, il semble que les groupes de mototaxi soient largement autogérés et que peu respectent la réglementation en place. Comme susmentionné, il est difficile de contrôler cette « industrie » dans les conditions actuelles (absence de registre, corruption, travail sporadique des conducteurs, etc.). D'ailleurs, il semble que plusieurs conducteurs ne soient pas eux-mêmes au fait de la réglementation. En effet, au moment des entretiens, nous ignorions que l'activité des mototaxis avait été règlementée et une des questions posées concernait précisément une hypothétique réglementation, impliquant notamment un contrôle et l'identification des véhicules. Si les avis sur ces questions étaient partagés, aucun ne nous a mentionné qu'il existait déjà une réglementation couvrant ces aspects. Une telle situation est, semble-t-il, assez commune, comme nous l'avons illustré au Chapitre 1.

Enfin, il nous apparaît important de revenir sur le rôle de la mototaxi comme complément modal au transport public. Même si la réglementation était appliquée dans son intégralité, celle-ci ne reflète pas une volonté d'intégrer la mototaxi dans une stratégie plus globale de mobilité. En effet, la mototaxi reste gérée à une échelle très locale et, de l'aveu même du responsable du Tramoc que nous avons rencontré, le Ministère des Transports ne considère pas ce mode dans ses politiques de transport (entretien, 28 juillet 2014). Sur le terrain cependant, les décideurs doivent tenir compte de la présence des mototaxis et doivent les accommoder, même si cela se fait souvent de manière officieuse. À cet égard, l'exemple du réaménagement de la station Cầu Giấy est probant. L'Institut des Métiers de la Ville (IMV)¹⁷, impliqué

¹ L'Institut des Métiers de la Ville (IMV) est un projet de coopération décentralisé créé en 2001 par le comité populaire de Hanoi et la Région Ile-de-France. Cet institut a notamment pour vocation « d'améliorer les compétences de la maîtrise d'ouvrage municipale dans le domaine de l'urbanisme (planification, réglementation,

dans le design du nouveau pôle d'échange, avait inclus des places dédiées aux mototaxis dans les plans initiaux de la station. Selon Yann Maublanc, alors spécialiste sur les questions de transport à l'IMV, les autorités vietnamiennes n'avaient pas accepté ces plans, prétextant que la mototaxi n'était pas un mode de transport souhaitable pour Hanoi (entretien, 8 juillet 2014). À l'inverse, le responsable du Tramoc avec qui nous nous sommes entretenu nous a affirmé que la plateforme latérale sur laquelle sont stationnées les motocyclettes (photo 4.5) avait été aménagée précisément à cet effet. En entretien, à la mention de ce que nous avait affirmé M. Maublanc, il précise sa pensée : les plans initiaux n'auraient en effet pas été approuvés par la ville, mais comme il existait un besoin pour des places dédiées, un tel espace aurait été intégré de façon officielle à la planification finale (Cadre du Tramoc, entretien, 28 juillet 2014).

Le prochain chapitre s'attardera à comprendre quelle utilisation les usagers du transport public font de la mototaxi et comment ce mode de transport s'articule avec le transport public. Cela complétera le portrait du régime socio-technique de la mototaxi indépendante à Hanoi.

méthodologie de projet) et de la gestion des services urbains (régulation, contractualisation avec des délégataires, qualité de services, information aux usagers...) » (Institut des Métiers de la Ville, 2009).

Chapitre 5 : Utilisation et perception de la mototaxi par les usagers du transport public

Ce chapitre est la seconde partie du régime socio-technique, initié au Chapitre 4. Nous avons déjà présenté la manière dont les services de mototaxi indépendante sont organisés, il nous apparaît maintenant essentiel d'explorer comment ce mode de transport est utilisé par la population de Hanoi. Ce mémoire ayant pour objectif d'explorer le rôle de la mototaxi comme complément modal au transport public, nous nous sommes intéressés aux usagers des services d'autobus de la ville. Le détail des choix méthodologiques est discuté plus longuement au Chapitre 2.

L'objectif de ce chapitre est double. D'une part, il s'agira de faire état des pratiques intermodales entre mototaxi et autobus et, ensuite, de décrire les principaux types d'utilisateurs et de non-utilisateurs que nous avons identifié dans cette étude, relativement à leur utilisation et leur perception de la mototaxi. Cette dernière section permettra de mieux comprendre les facteurs qui peuvent influencer les choix modaux des individus ou, du moins, influencer sur la décision d'utiliser ou non la mototaxi.

La discussion et les résultats présentés s'appuieront principalement sur une enquête réalisée entre le 26 juin et le 9 juillet 2014 auprès de 130 utilisateurs du transport public¹⁸, ainsi que sur une série d'observations, dans quatre pôles intermodaux ou arrêt d'autobus¹⁹. Les résultats²⁰ (présentés sous la forme de tableaux et de graphiques) sont exprimés en nombre absolu et en pourcentage. Ils concernent l'ensemble de la population enquêtée et, en fonction de la situation, sont pondérés ou affichés par groupe.

¹⁸ Les termes « population étudiée » et « population enquêtée » seront utilisés dans ce chapitre pour désigner l'ensemble des répondants à notre enquête.

¹⁹ Pour les détails de la méthodologie utilisée, se référer au Chapitre 2.

²⁰ Tous les résultats des tableaux et des graphiques de ce chapitre sont issus de données colligées par l'Auteur lors du travail de terrain.

5.1 Aperçu général de la population étudiée

Ce travail d'enquête s'appuie sur un échantillon de 130 individus dont 55 hommes et 75 femmes répartis en trois classes d'âge (18 à 35 ans, 36 à 55 ans et 56 ans et plus) (tableau 5.1). Pour des considérations éthiques, tous les répondants devaient être âgés de 18 ans et plus. La population enquêtée aurait idéalement dû représenter la clientèle du transport public. En l'absence de telles données, nous avons opté pour un échantillonnage raisonné et de convenance (par conséquent non-probabiliste), composé de volontaires. Pour des raisons logistiques et culturelles²¹, les femmes de 18 à 35 ans et les hommes de 56 ans et plus sont respectivement surreprésentés et sous-représentés.

Tableau 5.1 : Répartition des classes d'âge en fonction du genre

Genre	Âge			Total
	18-35 ans	36-55 ans	56 ans et plus	
Femme	35 (27%)	22 (17%)	18 (14%)	75 (58%)
Homme	25 (19%)	18 (14%)	12 (9%)	55 (42%)
Total	60 (46%)	40 (31%)	30 (23%)	130 (100%)

La population enquêtée compte une majorité de travailleurs et d'étudiants (56%). Le reste de la population enquêtée se divise de manière à peu près égale entre les retraités et les individus n'ayant pas souhaité préciser leur occupation (« non-disponible ») (tableau 5.2). Une forte majorité (79%) se considère comme étant « modérément aisée » (tableau 5.3).

²¹ La société vietnamienne est fortement hiérarchisée. Cette hiérarchie est, de manière générale, fondée sur l'âge des individus. Les deux partenaires vietnamiens qui nous ont assistés dans cette enquête étant dans la jeune vingtaine, il s'est avéré plus difficile que prévu de les diriger vers des personnes dans la tranche d'âge supérieure. Également, les personnes de 56 ans et plus se sont montrées un peu moins enclines à répondre à nos questions de manière générale.

Tableau 5.2 : Répartition de l'occupation des répondants en fonction du genre

Genre	Occupation					Total
	Étudiant	Travailleur	Sans emploi	Retraité	Non-disponible	
Femme	17 (13%)	23 (18%)	7 (5%)	13 (10%)	15 (12%)	75 (58%)
Homme	16 (12%)	17 (13%)	0 (0%)	13 (10%)	9 (7%)	55 (42%)
Total	33 (25%)	40 (31%)	7 (5%)	26 (20%)	24 (18%)	130 (100%)

Tableau 5.3 : Conditions socioéconomiques des répondants

Conditions socioéconomiques	Nombre de répondants
Aisé	5 (4%)
Modérément Aisé	103 (79%)
Pauvre	22 (17%)
Total	130 (100%)

La population enquêtée est fortement motorisée, ce qui reflète la réalité de la population de Hanoi. Cent quatorze répondants sur 130 (88% de la population enquêtée) appartiennent à un ménage possédant au moins une motocyclette (tableau 5.4). Ce chiffre correspond à celui de l'enquête menée en 2008 par Schipper *et al.*, qui estimait à 84% le taux de motorisation pour l'ensemble de la population de Hanoi. Le taux de ménage possédant deux ou trois motocyclettes (68 répondants sur 130, soit 52% de la population enquêtée) nous semble important, spécialement compte tenu du fait que nous ayons ciblé des usagers du transport public dans notre enquête. Sur les 16 répondants appartenant à un ménage qui ne possède pas de motocyclette, 11 se considèrent comme étant « sans emploi » ou ne souhaitent pas divulguer d'information concernant leur occupation (« non-disponible ») et neuf comme étant pauvres, des taux nettement supérieurs au total de la population enquêtée (tableaux 5.3 et 5.4). Par ailleurs, si la majorité des répondants appartient à un ménage possédant une ou plusieurs motocyclettes, peu possèdent une automobile (tableaux 5.4 et 5.5).

Tableau 5.4 : Nombre de motocyclettes par ménage

Nombre de motos	Nombre de répondants
1	38 (29%)
2	50 (38%)
3	18 (14%)
4	7 (5%)
6	1 (1%)
Aucune	16 (12%)
Total	130 (100%)

Tableau 5.5 : Nombre de voitures par ménage

Nombre de voitures	Nombre de répondants
1	6 (5%)
2	3 (2%)
3	0 (0%)
4	1 (1%)
Aucune	120 (92%)
Total	130 (100%)

Il ne semble pas exister de corrélation entre le nombre de motos par ménage et l'utilisation du transport public. Les répondants appartenant à un ménage qui possède trois motos sont les plus nombreux à utiliser le transport public fréquemment (au moins une fois par semaine). C'est cependant le seul groupe qui se démarque véritablement.

Si l'utilisation du transport public est très importante chez la population enquêtée (99 répondants sur 130 l'utilisent au moins une fois par semaine), la fréquence d'utilisation de la mototaxi est nettement inférieure. Plus de la moitié des répondants n'utilisent jamais ce mode de transport (68 sur 130) et ceux qui l'utilisent le font de manière assez peu fréquente (quelques fois par mois ou par année) (tableau 5.6). Cela contraste fortement avec ce que l'on retrouve dans d'autres villes asiatiques et africaines, comme discuté au Chapitre 1.

Tableau 5.6 : Fréquence d'utilisation de la mototaxi

Fréquence	Pourcentage
1 à 5 fois par semaine	4 (3%)
6 à 10 fois par semaine	1 (1%)
Quelques fois durant le mois	23 (18%)
Quelques fois durant l'année	34 (26%)
Jamais	68 (52%)
Total	130 (100%)

5.2 La mototaxi dans les pratiques intermodales et multimodales chez les usagers du transport public

Ainsi, la mototaxi n'est intégrée dans les déplacements quotidiens que chez un faible pourcentage de la population enquêtée (tableau 5.6). Une analyse préalable des données a montré que le profil des répondants qui ont recours à ce mode de transport « quelques fois durant le mois » ou « quelques fois durant l'année » n'était pas significativement différent de celui des utilisateurs réguliers (une fois par semaine et plus). Pour cette raison, nous avons choisi de ne pas segmenter ce groupe en fonction de la fréquence d'utilisation de la mototaxi, mais plutôt d'aborder, dans cette partie, les utilisateurs de mototaxi comme faisant partie d'une seule et même entité.

Les résultats pondérés par genre montrent que, dans la population enquêtée, les femmes sont un peu moins enclines à utiliser les services de mototaxi que les hommes (tableau 5.7). La différence est cependant négligeable et seul un échantillonnage probabiliste représentatif aurait permis de véritablement déterminer l'influence du genre sur l'usage de la mototaxi par la population de Hanoi.

Tableau 5.7 : Répartition pondérée des utilisateurs et des non-utilisateurs de mototaxi en fonction du genre

Genre	Non-utilisateurs	Utilisateurs	Total
Femme	41 (55%)	34 (45%)	75 (100%)
Homme	27 (49%)	28 (51%)	55 (100%)
Total	68 (52%)	62 (48%)	130 (100%)

Les répondants ayant entre 18 et 35 ans et entre 36 et 55 ans, sont davantage portés à utiliser la mototaxi que les répondants ayant 56 ans et plus. Ce dernier groupe correspond *grosso modo* au groupe des retraités (19 retraités sur 26 ont 56 ans et plus), également peu enclin à utiliser ce mode de transport. Quant aux étudiants et aux travailleurs, ces groupes utilisent la mototaxi dans des proportions supérieures aux groupes des sans emploi, des retraités et ceux ne souhaitant pas divulguer d'information sur leur occupation (« non-disponible »).

Enfin, 30 des 62 utilisateurs de mototaxi (48%) ont des pratiques intermodales associant l'utilisation de la mototaxi et de l'autobus public (tableau 5.8). Parmi ceux-ci, peu utilisent toutefois la mototaxi sur une base régulière : 27 des 30 répondants affirment ne l'utiliser que « quelques fois durant le mois » ou « quelques fois durant l'année ».

Tableau 5.8 : Pratiques intermodales entre transport public et mototaxi chez les utilisateurs de mototaxi

Pratiques intermodales	Pourcentage
Non	32 (52%)
Oui	30 (48%)
Total	62 (100%)

Au regard des résultats présentés, il est à noter que seulement trois individus sur les 130 que compte la population enquêtée (2%) utilisent à la fois la mototaxi de manière régulière (au moins une fois par semaine) et ont des pratiques intermodales impliquant ce mode de transport. Parmi les 99 répondants utilisant l'autobus dans leurs déplacements réguliers (76% de la population enquêtée), 91 affirment marcher jusqu'à l'arrêt ou à la station d'autobus. Ces résultats concordent avec une enquête plus large menée par le Tramoc en 2008. Selon cette enquête, en moyenne 88% des usagers du transport public marchent pour se rendre ou revenir d'un arrêt d'autobus (84% des trajets « aller » et 92% des trajets « retour »). Comme dans le cas de notre enquête, 2% des répondants affirmaient se rendre ou revenir de l'arrêt d'autobus en utilisant la mototaxi (Tramoc, 2008 in Nguyen, 2011).

5.3 Portraits des usagers

En plus des habitudes de déplacement, notre enquête s'est intéressée aux perceptions de la population étudiée quant aux services de mototaxi (utilisateurs et non-utilisateurs). Dans le questionnaire que nous avons soumis aux répondants, la

dernière question concernait les facteurs qui pourraient les convaincre de commencer à utiliser la mototaxi ou en augmenter l'utilisation, le cas échéant. Les répondants pouvaient choisir autant d'options qu'ils le souhaitaient parmi les cinq proposées²² ou décider qu'aucune des options présentées ne les ferait changer d'avis. Cette dernière question nous a permis de segmenter la population enquêtée en quatre types d'utilisateurs et de non-utilisateurs de la mototaxi, soit :

- (1) Les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation ;
- (2) Les non-utilisateurs, prêts à commencer à utiliser la mototaxi sous certaines conditions ;
- (3) Les utilisateurs actuels, ne souhaitant pas en augmenter l'utilisation ;
- (4) Les non-utilisateurs, ne souhaitant pas commencer à utiliser la mototaxi.

Les profils (1) et (2) sont les plus nombreux de la population enquêtée, avec 55 et 53 répondants respectivement. Comme très peu de répondants correspondent aux profils (3) et (4) (respectivement 7 et 15 répondants), ceux-ci ne feront pas l'objet d'une analyse, puisqu'il nous a été impossible de tirer des conclusions d'échantillons aussi restreints.

5.3.1 Utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation

Ce type d'utilisateur représente 55 répondants sur 130, soit 42% de la population totale enquêtée. Les hommes, le groupe d'âge des 18-35 ans, les étudiants et les travailleurs sont légèrement surreprésentés par rapport à l'ensemble des répondants (tableaux 5.9, 5.10 et 5.11). Le groupe d'âge des 56 ans et plus et les retraités (deux groupes correspondant sensiblement aux mêmes individus) sont, quant à eux, sous représentés par rapport au total de la population enquêtée.

²² Les cinq options proposées étaient : l'augmentation du confort, la diminution des tarifs, l'amélioration des interfaces transport public/mototaxi (en aménageant des stations dédiées, par exemple), l'utilisation de compteur et l'amélioration de la sécurité.

Tableau 5.9 : Répartition du genre chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation

Genre	Utilisateurs actuels, prêts à augmenter	Population enquêtée
Femme	29 (53%)	75 (58%)
Homme	26 (47%)	55 (42%)
Total	55 (100%)	130 (100%)

Tableau 5.10 : Répartition de l'âge chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation

Âge	Utilisateurs actuels, prêts à augmenter	Population enquêtée
18-35	31 (56%)	60 (46%)
36-55	19 (35%)	40 (31%)
56+	5 (9%)	30 (23%)
Total	55 (100%)	130 (100%)

Tableau 5.11 : Répartition des occupations chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation

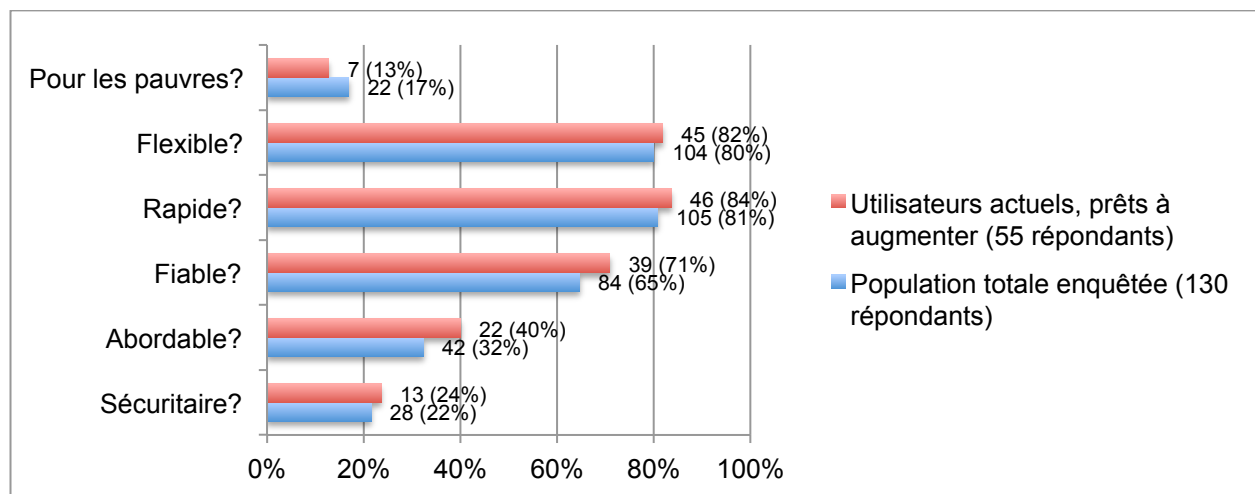
Occupation	Utilisateurs actuels, prêts à augmenter	Population enquêtée
Travailleur	21 (38%)	40 (31%)
Étudiant	17 (31%)	33 (25%)
Retraité	6 (11%)	26 (20%)
Sans emploi	3 (5%)	7 (5%)
Autre	8 (15%)	24 (18%)
Total	55 (100%)	130 (100%)

Cinquante des 55 répondants chez ce type d'utilisateur (90%) appartiennent à un ménage qui possède au moins une motocyclette. La moyenne de motos par ménage est supérieure au total de la population (1.96 moto par ménage contre 1.74 pour le total de la population enquêtée). Comme mentionnée précédemment, posséder une voiture est marginale, autant chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l'utilisation, que dans le reste de la population enquêtée. Également, leur fréquence d'utilisation du réseau d'autobus public est semblable au total de la population enquêtée.

Les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation, utilisent ce mode de transport de manière assez peu fréquente. Seulement quatre répondants sur 55 (7%) l'utilisent de manière régulière (1 à 5 fois par semaine). Les 51 autres répondants (93%) l'utilisent quelques fois par mois ou par année. Comme ce type

d'utilisateur représentent 55 des 62 utilisateurs de mototaxi (près de 90%), nous n'avons pas cru bon de comparer ces données avec le total des utilisateurs, les résultats étant largement similaires.

Une série de questions concernait la perception des services de mototaxi. Les répondants devaient noter certains aspects sur une échelle de un à cinq (de « fortement en désaccord » à « fortement d'accord »). Le graphique 5.1 montre les réponses des répondants étant d'accord et fortement d'accord avec les affirmations. De manière générale, les répondants considèrent que la mototaxi est un moyen de transport rapide et offrant une importante flexibilité. Elle est également considérée comme étant relativement fiable, mais obtient des résultats nettement moins satisfaisants en ce qui a trait à la sécurité et à l'abordabilité des services. Les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation, ont malgré tout tendance à percevoir ces aspects plus positivement que le reste de la population enquêtée.

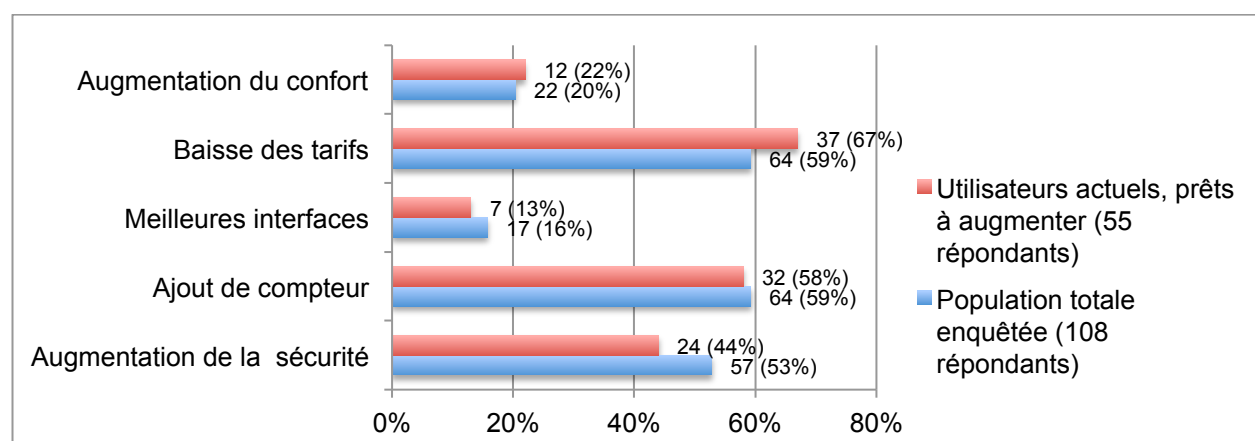


Graphique 5.1 : Utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation étant « d'accord » et « fortement d'accord » avec les affirmations

Enfin, la dernière question concernait les améliorations qui pourraient convaincre ce type d'utilisateur d'augmenter son utilisation de la mototaxi. Notons que, dans ce cas-ci, la population totale enquêtée correspond à 108 répondants, les 22 autres faisant

partie des deux plus petits groupes ayant affirmé qu’aucune des options présentées ne les ferait changer d’avis (« utilisateurs actuels de la mototaxi, ne souhaitant pas en augmenter l’utilisation » et « non-utilisateurs, ne souhaitant pas commencer à utiliser la mototaxi »).

Une diminution des tarifs est la réponse la plus populaire chez les utilisateurs actuels, prêts à en augmenter l’utilisation, suivie par l’utilisation de compteurs et l’augmentation de la sécurité (graphique 5.2). Ce groupe perçoit l’aspect sécuritaire de manière significativement moins négative que le reste de la population étudiée. L’augmentation du confort et de meilleures interfaces entre transports publics et mototaxi (par des stations dédiées, par exemple) arrivent loin derrière.



Graphique 5.2 : Facteurs qui pourraient contribuer à faire augmenter l’utilisation de la mototaxi chez les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l’utilisation

5.3.2 Non-utilisateurs, prêts à commencer à utiliser la mototaxi sous certaines conditions

Les non-utilisateurs, prêts à commencer à utiliser la mototaxi, comptent 53 répondants (41% de la population enquêtée). Le ratio homme/femme chez ce groupe correspond à celui de la population totale enquêtée (tableau 5.12). L’âge et l’occupation des répondants sont également similaires au total de la

population enquêtée : les 18-35 ans, les étudiants et les retraités sont légèrement surreprésentés et les 35-55 ans et les travailleurs, sous représentés (tableaux 5.13 et 5.14).

Tableau 5.12 : Répartition du genre chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser

Genre	Non-utilisateurs, prêts à commencer	Population enquêtée
Femme	30 (57%)	75 (58%)
Homme	23 (43%)	55 (42%)
Total	53 (100%)	130 (100%)

Tableau 5.13 : Répartition de l'âge chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser

Âge	Non-utilisateurs, prêts à commencer	Population enquêtée
18-35	27 (51%)	60 (46%)
36-55	12 (23%)	40 (31%)
56+	14 (26%)	30 (23%)
Total	53 (100%)	130 (100%)

Tableau 5.14 : Répartition de l'occupation chez les non-utilisateurs, prêts à commencer à l'utiliser

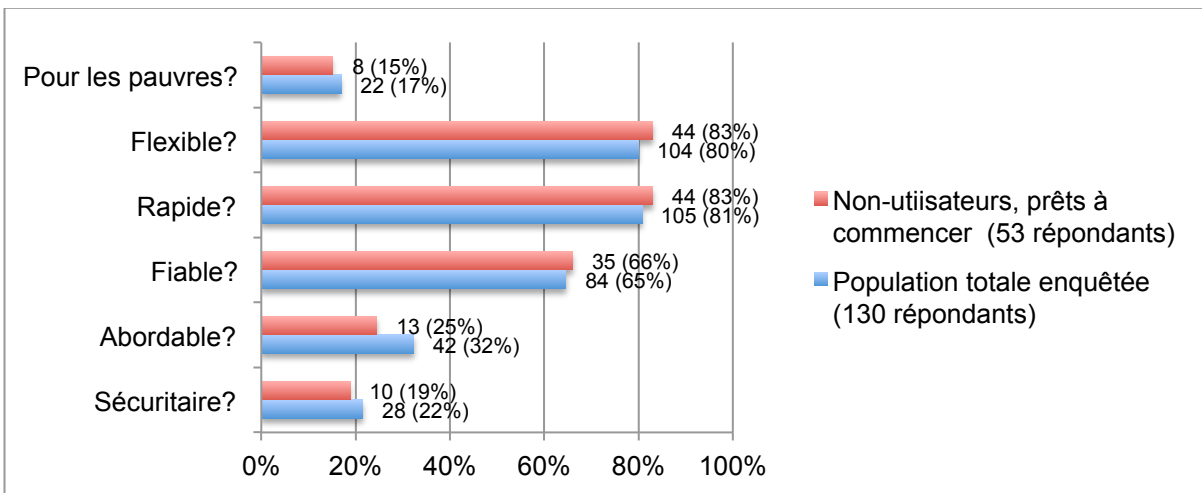
Occupation	Non-utilisateurs, prêts à commencer	Population enquêtée
Travailleur	13 (25%)	40 (31%)
Étudiant	15 (28%)	33 (25%)
Retraité	13 (25%)	26 (20%)
Sans emploi	2 (4%)	7 (5%)
Autre	10 (19%)	24 (18%)
Total	53 (100%)	130 (100%)

Chez ce groupe, le nombre moyen de motocyclettes par ménage est de quelques points inférieurs à la moyenne de l'ensemble de la population enquêtée, mais significativement moindre que chez les utilisateurs actuels de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation (tableau 5.15). La fréquence d'utilisation du transport public reste similaire à celle de la population étudiée et l'utilisation de la voiture est marginale.

Tableau 5.15 : Nombre moyen de véhicules par ménage

Nombre motos/ménage	Non-utilisateurs, prêts à commencer	Utilisateurs actuels, prêts à augmenter	Population enquêtée
Moyenne	1,57	1,96	1,74
Écart-type	0,99	1,15	1,10
Nombre voitures/ménage	Non-utilisateurs, prêts à commencer	Utilisateurs actuels, prêts à augmenter	Population enquêtée
Moyenne	0,19	0,07	0,12
Écart-type	0,68	0,33	0,50

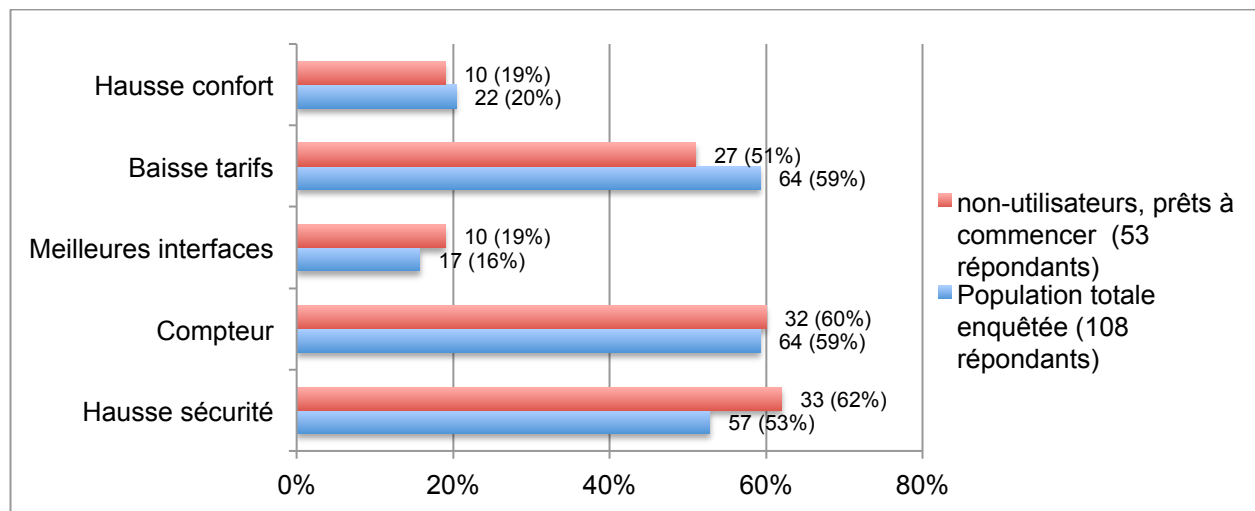
Les non-utilisateurs, prêts à commencer à utiliser la mototaxi, perçoivent ce mode de transport comme étant flexible, rapide et relativement fiable, dans des taux semblables au reste de la population enquêtée (graphique 5.3). L'abordabilité et la sécurité des services sont les attributs les moins bien notés, dans des taux légèrement inférieurs au total de la population enquêtée.



Graphique 5.3 : Non-utilisateurs, prêts à en commencer à utiliser la mototaxi étant « d'accord » et « fortement d'accord » avec les affirmations

La diminution des tarifs, l'utilisation de compteurs et la hausse de la sécurité pourraient convaincre ce groupe de commencer à utiliser la mototaxi. Étonnamment, la demande pour une diminution des tarifs est beaucoup moins marquée chez les

« non-utilisateurs, prêts à commencer » que chez les « utilisateurs, prêts à augmenter » (51% contre 67%), même si l'aspect « abordabilité » est nettement mieux noté chez ces derniers. Quant à l'aspect sécuritaire des services, les « non-utilisateurs, prêts à commencer » sont plus nombreux à demander des améliorations à cet égard que les « utilisateurs, prêts à augmenter » (62% contre 44%).



Graphique 5.4 : Facteurs qui contribuent à ce que les non-utilisateurs, prêts à en commencer à utiliser la mototaxi commencent à utiliser la mototaxi

5.4 Synthèse et conclusion

Comme mentionné précédemment, il existe deux types de service de mototaxi à Hanoi : les conducteurs indépendants, travaillant en groupes autogérés et les compagnies organisées de mototaxi (abordé au Chapitre 6). La mototaxi indépendante est, pour l'instant, la forme la plus fréquente et constitue en ce sens le régime socio-technique de la mototaxi, selon les principes du *Multilevel Analysis*. Le présent chapitre et le précédent amènent des précisions sur l'organisation des groupes de mototaxi et le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent (Chapitre 4) et sur les habitudes d'utilisation et la perception des services de mototaxi indépendante (Chapitre 5). Ces éléments constituent les dimensions les plus importantes du régime socio-technique de la mototaxi à Hanoi.

Le présent chapitre s'est donc attardé à décrire et analyser les habitudes de déplacements des usagers du transport public, en mettant l'accent sur leur utilisation de la mototaxi. Notre enquête démontre que l'utilisation de la mototaxi et son implication dans les pratiques intermodales chez les usagers du transport public sont plutôt marginales. Bien que près de la moitié des répondants (48%) aient affirmé utiliser ce mode de transport, très peu l'emploient sur une base régulière. Parmi les utilisateurs de mototaxi, la moitié affirment l'utiliser dans des pratiques intermodales impliquant également les autobus publics (donc le quart de la population étudiée), mais pas sur une base quotidienne ou hebdomadaire. Seulement 3 répondants sur 130 (2% de la population enquêtée) utilisent à la fois la mototaxi au moins une fois par semaine et l'emploient parfois dans une séquence de déplacement impliquant aussi le transport public (organisé par l'État). Notons que les questions concernant la fréquence d'utilisation de la mototaxi et l'utilisation de ce mode de transport dans les pratiques intermodales ont été formulées aux répondants de l'enquête comme suit :

- À quelle fréquence utilisez-vous les services d'une mototaxi ?
- Vous arrive-t-il d'utiliser les services d'une mototaxi pour une portion de votre trajet et transférer sur une ligne d'autobus ou vice-versa ?

Il n'a pas été demandé aux répondants de spécifier la fréquence de leurs déplacements intermodaux impliquant la mototaxi. Pour cette raison, il est possible, par exemple, qu'un utilisateur fréquent de la mototaxi l'utilise dans des séquences intermodales de déplacement (et qu'il ait donc répondu par l'affirmative à la seconde question), mais pas de manière régulière.

L'enquête réalisée comporte également certaines autres limites, principalement en raison de contraintes spécifiques au terrain de recherche²³. Plusieurs questions supplémentaires auraient en effet pu être posées et auraient certainement amené un

²³ Comme expliquée dans le Chapitre 2, l'enquête a été conduite dans deux stations intermodales et deux arrêts du réseau d'autobus du Tramoc. Les répondants étant tous en transit, le questionnaire devait donc être relativement bref.

éclairage plus précis. Il aurait, par exemple, été pertinent d'interroger les répondants concernant :

- Le nombre de personnes dans le ménage auquel ils appartiennent. Un nombre important de motocyclettes ne signifie pas nécessairement que le répondant n'est pas contraint d'utiliser les transports publics ;
- Leurs expériences antérieures de la mototaxi (positives ou négatives) ;
- Les motifs justifiant l'utilisation (ou la non-utilisation) actuelle de la mototaxi ;
- Les raisons expliquant la volonté (ou l'absence de volonté) d'augmenter la fréquence/commencer à utiliser la mototaxi ;
- Les situations dans lesquelles la mototaxi est un mode de transport employé (le cas échéant) ; Etc.

Cette dernière question aurait pu nous permettre d'étayer davantage l'aspect multimodalité de cette recherche. Rappelons que ce concept s'est ajouté à la suite du terrain de recherche et de l'analyse des données, comme expliqué au Chapitre 2. Ainsi, la seule question qui concerne directement les pratiques multimodales impliquant la mototaxi est celle sur la fréquence d'utilisation de ce mode.

En dépit de ces limites, notre enquête permet d'en apprendre davantage sur les habitudes d'utilisation et sur la perception de la mototaxi chez les usagers du transport public. Les résultats de l'enquête nous ont également permis de réaliser une typologie intéressante des usagers du transport public en lien avec leur utilisation ou leur non-utilisation de la mototaxi et leur perception de ce mode de transport. Il est en effet essentiel de connaître les différents types d'utilisateurs et de non-utilisateurs, dans l'objectif de mieux cibler les besoins des individus susceptibles d'utiliser la mototaxi (dans une optique d'intégration des services au système de transport de la ville, par exemple).

Au regard des données de notre enquête, les utilisateurs de la mototaxi, se disant prêts à en augmenter l'utilisation, sont principalement jeunes, étudiants ou travailleurs et appartiennent à des ménages fortement motorisés. Globalement, ceux-ci

perçoivent la mototaxi de manière plus positive que le reste de la population étudiée. Même s'il s'agit d'utilisateurs « convaincus », il nous semble particulièrement important de satisfaire les attentes de ce type d'utilisateur en matière d'amélioration du service (mise en place de compteurs et amélioration des conditions de sécurité, principalement). En effet, comme d'autres options de mobilité sont potentiellement à leur disposition (à en croire le nombre de motos par ménage), ils sont donc, par conséquent, plus susceptibles d'abandonner l'utilisation de la mototaxi si leurs besoins ne sont pas comblés.

Les non-utilisateurs, prêts à commencer à utiliser la mototaxi, font également partie de la clientèle à cibler. Aucune caractéristique spécifique (genre, âge, occupation, fréquentation du transport public) ne distingue réellement ce type de non-utilisateur de l'ensemble de la population enquêtée. Cela peut s'avérer problématique pour cibler une clientèle précise, comme dans le cas précédent. Notons que ce groupe apparait comme moins mobiles et perçoivent la mototaxi plus négativement que les utilisateurs, prêts à en augmenter l'utilisation.

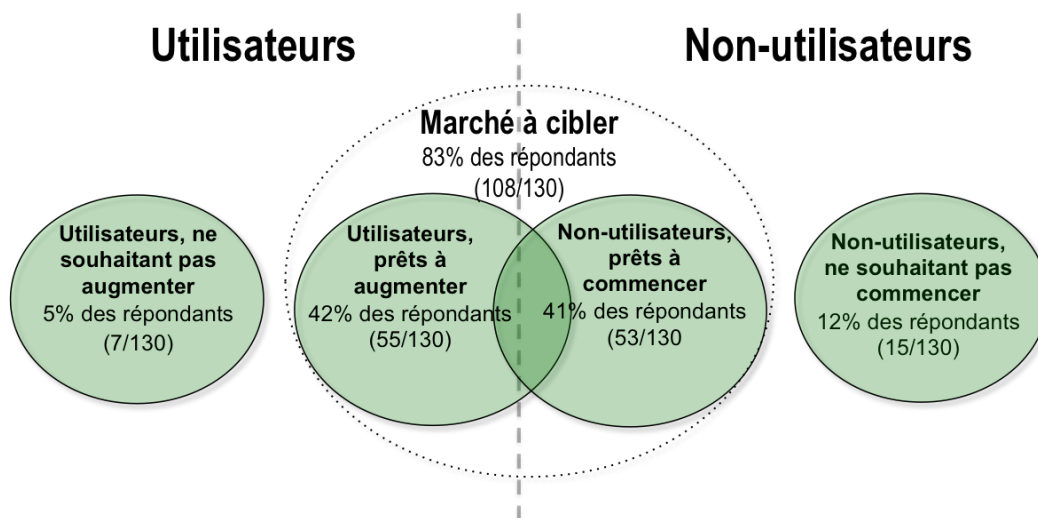


Figure 5.1 : Segmentation des utilisateurs et des non-utilisateurs de la mototaxi

Comme susmentionnée, la mototaxi est peu impliquée dans les pratiques multimodales et intermodales chez les utilisateurs du transport public. Cependant, les

résultats de l'enquête et la typologie réalisée reposent, à notre avis, le problème autrement. Si la mototaxi à Hanoi est utilisée dans des taux nettement inférieurs aux deux cas de figures analysé au Chapitre 1 (cas africain et asiatique), ce mode de transport reste utilisé, certes de manière sporadique, mais par un pourcentage important des usagers du transport public, cela malgré un fort taux de motorisation individuelle et une perception globalement négative (sur l'aspect sécuritaire, notamment). De plus, notons que 83% de la population enquêtée (voir figure 5.1) affirment être prêts à en augmenter l'utilisation ou à commencer à l'utiliser sous certaines conditions (ajout de compteur, baisse des tarifs et augmentation de la sécurité, principalement).

Compte tenu du taux de motorisation élevé de Hanoi, il est difficilement envisageable qu'une proportion significative de la population migre vers la mototaxi ou vers une combinaison mototaxi et transport public pour une majorité de déplacements. Cependant, nous croyons que cela est tout à fait concevable pour certains types de déplacements, dans certains contextes, impliquant ou non l'utilisation du transport public. C'est, à notre avis, davantage dans cette perspective qu'il faut analyser le rôle de la mototaxi, c'est-à-dire comme une option de mobilité parmi d'autres (modes collectifs et individuels), comme une composante de la multimodalité. Nous reviendrons sur ces éléments dans la discussion finale de ce mémoire.

Il est intéressant de constater que les changements les plus demandés (augmentation de la sécurité et installation de compteur) sont les éléments par lesquels de nouvelles compagnies organisées de mototaxi se démarquent des services de mototaxi indépendants. Le prochain chapitre est dédié à ce créneau d'innovation. Il sera notamment question de comprendre si ces compagnies représentent une alternative intéressante dans une optique de complémentarité modale, en comparaison avec la mototaxi indépendante.

Chapitre 6 : La mototaxi : une « industrie » en mutation ?

« L'industrie » des transports artisanaux se transforme et se renouvelle partout dans le monde. Dans plusieurs villes (San Fernando, aux Philippines ou Porto-Novo, au Bénin, par exemple), des ONG ou les gouvernements locaux prennent des initiatives visant, par exemple, à améliorer le bilan énergétique des modes artisanaux, dont la mototaxi (AFD, 2011 ; Energy and Resource Institute, 2013). Ailleurs, des compagnies organisées de mototaxi commencent à émerger (à Jakarta et à Delhi, par exemple), en offrant les mêmes services que leurs homologues indépendants, mais avec certains attributs que l'on confère normalement davantage aux services non-artisanaux (tarification fixe, ligne téléphonique, etc.). Les exemples de Fazilka (Inde) et Bangkok (Thaïlande) ont été abordés au Chapitre 1.

Il existe à Hanoi une douzaine de compagnies organisées de mototaxi (Cadre de Than Phat, entretien, 8 juillet 2014). Malgré une clientèle en croissance, ces nouvelles compagnies restent largement ignorées par les autorités, qui les considèrent toujours comme du transport artisanal (Cadre du Tramoc, entretien, 28 juillet 2014), à l'instar des mototaxis indépendantes. Dans ce dernier chapitre, il sera question du créneau d'innovation que représentent ces nouvelles compagnies de mototaxi et de la manière dont celles-ci exercent une pression sur le régime socio-technique de la mototaxi (mototaxi indépendante).

6.1 Les nouvelles compagnies de mototaxi : une réponse adaptée aux besoins de la population et aux particularités locales

Les compagnies de mototaxi ont proliféré au cours des dernières années dans plusieurs pays du Sud-est asiatique, incluant le Vietnam. À Jakarta, en Indonésie, la compagnie Go-Jek a été fondée en janvier 2011 et est parmi les premières d'Asie du Sud-Est (Tuan et Mateo-Babiano, 2013). Go-Jek offre des services de transport de personne, de livraison et de courrier. Les services sont assurés par une cohorte de

conducteurs formellement identifiés à la compagnie, qui utilisent des compteurs et qui fournissent casques et masques à la clientèle.

À l'exception des véhicules utilisés, Go-Jek est en tout point similaire à une compagnie de taxi automobile. Elle a pour cela une centrale téléphonique, mais également un site internet très efficace et une application pour iPhone et Android qui permet à l'utilisateur de commander les services d'une mototaxi par téléphone ou directement en ligne. La compagnie est également très active sur les réseaux sociaux. Au moment d'écrire ce mémoire, celle-ci comptait plus de 18 000 abonnés sur Facebook, 35 000 sur Twitter et 1000 sur Instagram.



Figure 6.1 : Interface de l'application Go-Jek pour iPhone

Au Vietnam, les premières compagnies ont été fondées à Ho Chi Minh Ville, puis à Hanoi. Au cours du travail d'enquête, trois entretiens ont été réalisés avec les dirigeants des start-ups Auco, Than Phat et Than Thien, toutes basées à Hanoi. Than Thien, fondée à la fin de 2012, est la plus importante de la ville, avec plus d'une centaine d'employés (Cadre de Than Thien, entretien, 15 juillet 2014). Than Phat et Auco comptaient, à l'été 2014, respectivement 75 et 35 employés (Cadre de Than Phat, entretien, 8 juillet 2014 ; Cadre de Auco, entretien, 23 juillet 2014).

Comme dans le cas de Go-Jek, les conducteurs sont identifiés au nom de la compagnie et offrent des services à tarif fixe, qui sont inscrits en évidence sur les motocyclettes et calculés par un compteur. Chacune des trois compagnies possède une centrale téléphonique et un site internet, cependant beaucoup moins moderne et « efficace » que celui de Go-Jek. Leur présence sur Facebook est aussi moins importante (mises à jour et publications beaucoup moins fréquentes), malgré un nombre impressionnant d'abonnés. Les trois compagnies ne possèdent pas au moment de la rédaction de compte Twitter et Instagram.



Photo 6.1 : Exemple de compteur développé par la compagnie Adsun (Source : rongbay.com)

Une des innovations les plus importantes de ces compagnies est certainement l'utilisation de compteurs, qui servent également de balise de géolocalisation. La compagnie Than Phat, par exemple, utilise le système développé par la compagnie Adsun. Ce système permet de connaître la position exacte de chacune des mototaxis, en plus d'un certain nombre d'informations sur les courses dans lesquelles elles sont

engagées, lorsque c'est le cas (prix, adresse d'origine et de destination, nombre de kilomètres, etc.). L'utilisation de ce système offre de nombreux avantages aux clients et à la compagnie. En plus de contribuer à « l'image formelle » du service, cela participe à augmenter le sentiment de sécurité, en améliorant la traçabilité des véhicules. Également, un tel système permet d'optimiser le travail de chaque conducteur. Comme expliqué au Chapitre 4, les conducteurs indépendants travaillent généralement à partir d'un seul et même endroit et doivent parfois attendre de longs moments avant de trouver un client. Le système de géolocalisation permet de répartir efficacement les mototaxis sur le territoire et ainsi répondre plus rapidement aux besoins de la clientèle. Cette technologie, largement utilisée par les compagnies de taxi et les services de Transport à la Demande (TAD), permet d'améliorer significativement le rendement de chaque mototaxi sur la route.

Ces améliorations technologiques ne sont pas les seuls éléments qui distinguent les compagnies de mototaxi des conducteurs indépendants : il semble que le profil des conducteurs de mototaxi soit également différent. Selon les cadres des compagnies avec lesquels nous nous sommes entretenus, la majorité des employés sont des étudiants travaillant à temps partiel et peu d'entre eux sont d'anciens conducteurs indépendants (Cadre de Than Thien, entretien, 15 juillet 2014 ; Cadre de Than Phat, entretien, 8 juillet 2014 ; Cadre de Auco, entretien, 23 juillet 2014). La compagnie

Than Thien compte également plusieurs jeunes femmes parmi sa cohorte de conducteurs, ce qui est inusité par rapport à ce que nous avons pu observer. Cette particularité a permis à Than Thien de se faire remarquer par les médias locaux et d'élargir sa notoriété (Vietnamnet, 2013). Ces innovations ne sont pas strictement cosmétiques, mais permettent d'amener une clientèle traditionnellement moins encline à utiliser les services de mototaxi. Selon un article paru sur Vietnamnet (2013), plusieurs parents utilisent désormais les services des conductrices de Than Thien pour accompagner leurs enfants à l'école parce qu'ils considèrent qu'il s'agit de services fiables, contrairement à ceux offerts par les conducteurs indépendants.

L'enquête que nous avons conduite montre que, hormis une baisse des tarifs, les changements les plus souhaités sont une augmentation de la sécurité et l'installation de compteurs. C'est sur ces éléments que misent principalement les compagnies de mototaxis pour se démarquer des services de mototaxis indépendantes, comme le démontre l'affiche publicitaire de la compagnie Than Phat ci-contre (figure 6.2). La segmentation de la clientèle réalisée suite à l'enquête (voir Chapitre 5) montre également que les groupes des « utilisateurs de la mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation » et des « non-utilisateurs de la mototaxi, prêts à en commencer l'utilisation » sont dominés par les jeunes et les étudiants. Tout porte à croire que les compagnies de mototaxi ont bien compris cela : non seulement les conducteurs eux-mêmes sont pour la plupart assez jeunes (ce qui contraste avec l'image du conducteur de mototaxi indépendant), mais leurs publicités mettent essentiellement en scène des jeunes hommes et femmes (autant les conducteurs que les clients).



Figure 6.2 : Affiche publicitaire de la compagnie Than Phat, mettant l'accent sur la sécurité des passagers (« safety first ») (Source : <http://vantaitanhphat.vn>)

6.2 Appréhender le rôle futur de la mototaxi en lien avec les nouveaux services de transport lourds

Comme discuté dans le Chapitre 4, au regard des propos tenus par le cadre du Tramoc avec qui nous nous sommes entretenu, la mototaxi n'est pas prise en considération dans les politiques mises en place par le Ministère des Transports (entretien, 28 juillet 2014). Cependant, il semble que certains aménagements incluent, de manière officieuse, des mesures pour accommoder les mototaxis. Rappelons que M. Maublanc, qui a été impliqué dans le design de la station Cầu Giấy lorsqu'il était en poste à l'IMV, nous a affirmé que les autorités concernées n'avaient pas accepté les premiers plans de la station puisqu'ils incluaient des places dédiées à la mototaxi. Cependant, même si cette fonction n'apparaissait pas sur les plans officiels, le cadre du Tramoc rencontré nous a affirmé que la plateforme latérale de la station avait été pensée pour accueillir les mototaxis (entretien, 28 juillet 2014). Ces éléments ont été discutés en détail au Chapitre 4.

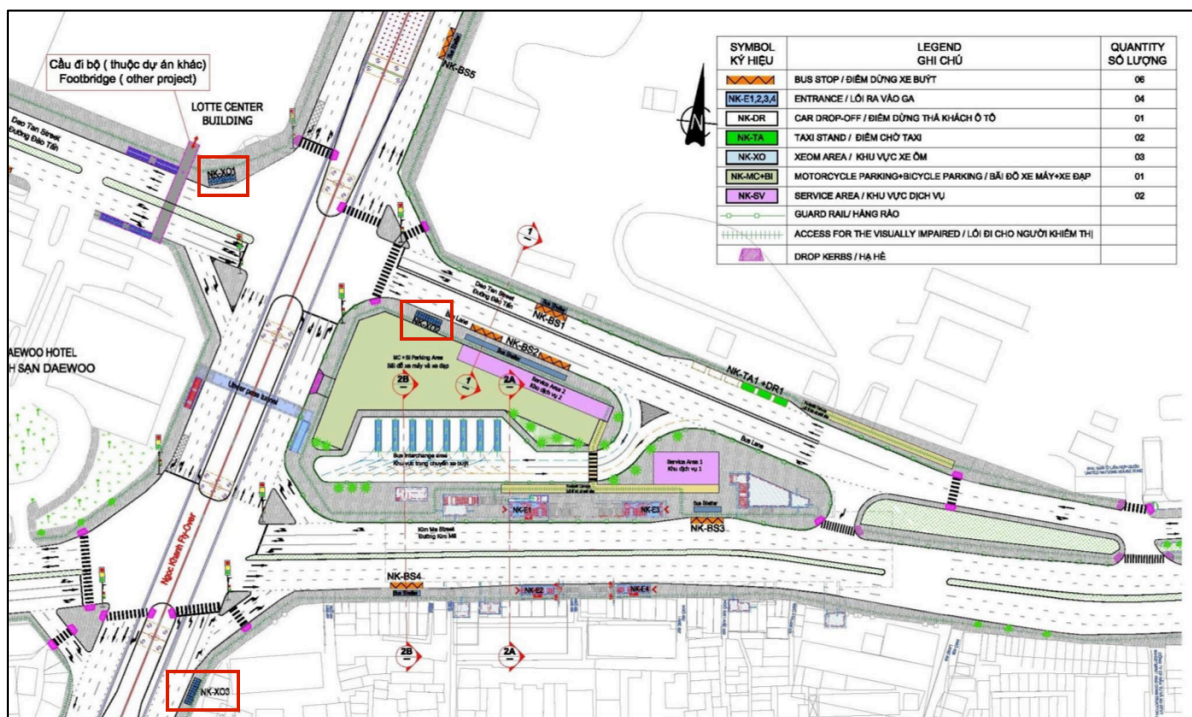
L'aménagement d'espaces pour les taxis est, au contraire, pris en considération afin d'améliorer l'intermodalité et fluidifier l'accessibilité des stations. Les stations étudiées (Cầu Giấy et Mỹ Đình) ont toutes deux des places dédiées aux taxis (de type *kiss and ride*²⁴). C'est également le cas pour un certain nombre d'autres pôles de transport importants, comme la station Long Biên et la gare de train principale de Hanoi. Cette attitude de la part du Ministère des Transports est logique dans la mesure où la mototaxi n'est pas prise en considération dans les politiques de transport de la ville (même si elle est règlementée). Les nouvelles compagnies de mototaxi reposent le problème autrement puisqu'elles sont, en quelque sorte, à mi-chemin entre la mototaxi « traditionnelle » et les compagnies organisées de taxi. Les cadres des compagnies Auco, Than Phat et Than Thien ont fait une demande pour obtenir des espaces qui leur sont dédiés à l'intérieur de l'enceinte de la station Mỹ Đình, comme

²⁴ Un aménagement de type *kiss and ride* est un emplacement réservé au court arrêt d'un véhicule, pour y déposer son ou ses passagers.

c'est le cas pour les taxis, sans obtenir de réponse de la part des autorités concernées (Cadre de Than Thien, entretien, 15 juillet 2014 ; Cadre de Than Phat, entretien, 8 juillet 2014 ; Cadre de Auco, entretien, 23 juillet 2014). Le cadre du Tramoc rencontré était au fait de cette initiative et explique l'absence de réponse par le fait qu'il n'existe aucune ligne directrice pour guider ces compagnies à l'heure actuelle (« no specific way to guide the companies ») et que ce mode de transport appartient toujours à la sphère informelle (entretien, 28 juillet 2014). Cette dernière affirmation nous apparaît surprenante, considérant que ces compagnies ont des structures organisationnelles et des adresses officielles, à la manière des compagnies de taxi.

Comme nous l'avons vu au Chapitre 3, de nombreux projets de transport collectif lourd (SLR et BRT) sont prévus à Hanoi dans les prochaines années. Ces lignes sont appelées à devenir la colonne vertébrale du transport public de la ville. Le réseau d'autobus actuel devrait alors être réorganisé en un réseau complémentaire, jouant un rôle de rabattement vers les stations (Musil et Molt, 2010).

Suite aux discussions que nous avons eues avec le cadre du Tramoc et les cadres des compagnies de mototaxi, nous avons été surpris de constater que des endroits spécifiques aux mototaxis avaient été prévus pour chacune des futures stations de métro de la ligne 3. Le design des stations de cette ligne, qui s'étire d'est en ouest sur une longueur de 12.5 km (8,5 km en aérien, 4 km en souterrain) (AFD, 2014), prend beaucoup plus en compte les enjeux d'intermodalité et d'accessibilité que les pôles intermodaux actuels. Comme le montre le plan de la station Ngoc Khanh (carte 6.1), non seulement des places dédiées aux mototaxis et aux taxis sont prévues, mais également des stationnements incitatifs et des aménagements pour vélos. Une attention particulière a également été portée à l'accessibilité piétonne.



Carte 6.1 : Plan de la future station Ngọc Khánh (Ha Noi's People Committee, 2014). Les stations dédiées sont encadrées en rouge.

Ce plan semble refléter une nouvelle considération des autorités pour les questions d'intermodalité et de complémentarité modale. Cependant, il n'est pas certain qu'il sera adopté dans son intégralité, ni que des politiques adéquates accompagneront ces aménagements, le cas échéant. Dans le cas de la mototaxi, par exemple, hormis ces places dédiées, rien n'indique que leur rôle sera davantage considéré dans la mobilité des hanoïens. À en croire un document préparé par le Comité Populaire de Hanoi (2014) pour le compte de la Banque Asiatique de Développement, ces places seraient dédiées aux conducteurs indépendants, sous la direction des Comités de quartier, et non à des compagnies de mototaxis.

6.3 Synthèse et conclusion

Ce chapitre a présenté les éléments clés du créneau d'innovation que représentent les compagnies de mototaxi. En raison de sa capacité à mieux répondre aux besoins

de la population, ce créneau d'innovation exerce une pression sur le régime socio-technique en place, c'est-à-dire la mototaxi indépendante. Ces compagnies utilisent un moyen de transport bien adapté à la morphologie et à la structure de la ville (multiplication des pôles d'attraction, rues et ruelles étroites, etc. – se référer au Chapitre 3 –), mais en lui donnant un caractère plus « formel » et « moderne » (conducteurs identifiés à la compagnie, campagnes publicitaires, etc.). Elles répondent ainsi avantageusement aux attentes de la population, notamment en matière de sécurité. Rappelons que la sécurité, comme abordée au Chapitre 1 et soutenue par l'enquête que nous avons conduite (Chapitre 5), est l'un des aspects les plus problématiques dans le cas des mototaxis indépendantes, à Hanoi comme ailleurs dans le monde.

L'utilisation de compteur représente une innovation majeure et répond à une des demandes formulées par les répondants de notre enquête. En plus d'assurer une tarification fixe, des balises de géolocalisation sont également intégrées aux compteurs des mototaxis. Cela permet d'assurer une traçabilité des véhicules (augmentant du même coup la sécurité), mais également de répondre plus rapidement aux clients et d'augmenter le rendement de chaque mototaxi. Une technologie semblable est largement utilisée par les services de TAD et peut contribuer à augmenter la complémentarité entre modes.

Si le nombre de mototaxis indépendantes reste pour l'instant beaucoup plus important, tout porte à croire que les compagnies de mototaxi se sont insérées dans un créneau prometteur. Si l'on en croit les cadres des start-ups Auco, Than Phat et Than Thien, leur bassin de clientèle augmente rapidement alors que, à l'inverse, les conducteurs indépendants rencontrés se sont plutôt plaints d'une diminution de leur clientèle (Conducteur 1, entretien, 10 juillet 2014 ; Conducteur 3, entretien, 9 juillet 2014 ; Conducteur 6, entretien, 2 juillet 2014).

Selon le *Multilevel Analysis*, les créneaux d'innovations font pression sur le régime en place et cherchent à être utilisés par celui-ci ou à le remplacer. Il semble que nous

assentions aux prémices d'une transition, mais les compagnies de mototaxi constituent une réalité beaucoup trop récente pour que nous puissions formuler des hypothèses crédibles sur l'évolution du régime socio-technique de la mototaxi. Pour l'instant, tout porte à croire que les autorités concernées « encouragent » le statu quo : comme nous l'avons vu, des places dédiées aux mototaxis pourraient être aménagées aux abords des futures stations de la ligne du métro à venir. Si ces aménagements venaient à se concrétiser, ils seraient réservés aux mototaxis indépendantes, sous la direction des Comités de quartier concernés (Comité Populaire de Hanoi, 2014). Il n'est cependant pas exclu que des compagnies de mototaxi en viennent à conclure des ententes avec les autorités des stations et les Comités de quartier, comme c'est le cas à Mỹ Đình (à l'extérieur de l'enceinte, dans un endroit non aménagé à cet effet – voir Chapitre 4 –), mais cela reste à voir dans les prochaines années. Dans tous les cas, la création d'interfaces transport public/mototaxi constituerait une avancée importante dans la mise en place de mesures encourageant les pratiques intermodales impliquant la mototaxi à Hanoi.

Discussion et conclusion

Le système de transport d'une ville est composé de plusieurs modes de transport (voiture, moto, bicyclette, marche à pied, etc.), appelés « régimes » dans le *Multilevel Analysis*²⁵. Ce mémoire met l'accent sur un des régimes présents à Hanoi, la mototaxi, actuellement dominé par la mototaxi indépendante (Chapitres 4 et 5), mais sur lequel les nouvelles compagnies (Chapitre 6) exercent une pression. Les quatre précédents chapitres ont ainsi été structurés selon les trois niveaux du *Multilevel Analysis*. Ce cadre d'analyse, issu des *Transition studies* et utilisé dans plusieurs études sur l'évolution des transports et des mobilités (Geels, 2011, 2012 ; Whitmarsh, 2012 ; Sengers et Raven, 2014), soutient qu'une transition n'est pas le résultat d'un facteur unique, mais implique une co-évolution de plusieurs dimensions. Dans ce mémoire, il a été présenté successivement :

- (1) Le paysage socio-technique (Chapitre 3) : c'est le contexte général (dimensions physiques, sociologique, politiques, économiques, etc.) dans lequel s'opère la transition. Dans ce mémoire, nous y avons également inclus des éléments concernant les autres régimes présents à Hanoi (principalement la motocyclette, le transport public et la marche à pied) ;
- (2) Le régime socio-technique (Chapitres 4 et 5) : c'est le régime dominant en place. Dans le cas de cette recherche, il s'agit de la mototaxi indépendante. Le régime socio-technique est une configuration d'éléments concrets (les parts de marché, la réglementation, l'organisation, etc.) et intangibles (culture, normes sociales, etc.) ;
- (3) Les créneaux (Chapitre 6) : ce sont les innovations qui exercent une pression sur le régime en place, qui cherche à être utilisé par celui-ci, voire le remplacer. Dans ce mémoire, il s'agit des nouvelles compagnies de mototaxis.

²⁵ Voir le Chapitre 2 pour des informations complémentaires concernant le cadre d'analyse.

L'application du *Multilevel Analysis* à notre objet d'étude a d'abord permis de mettre en lumière les enjeux et les obstacles à la transition. Ce cadre d'analyse a également permis de saisir ce qui distingue les services de mototaxis indépendantes (régime dominant) et les compagnies organisées de mototaxi (créneaux d'innovations), nous permettant de répondre aux objectifs principaux de ce mémoire, soit : (1) Explorer le rôle de la mototaxi comme complément modal chez les usagers du transport public et (2) Explorer les opportunités et le potentiel qu'offrent les nouvelles compagnies de mototaxis à agir comme complément modal. L'application du cadre d'analyse a permis d'esquisser des réponses à ces questions et de formuler des recommandations afin d'accroître la complémentarité entre transport public et mototaxi.

1. Paysage socio-technique

Comme discuté au Chapitre 3, la libération économique du pays a fortement contribué à modifier le paysage socio-technique de Hanoi dans les dernières décennies. L'augmentation du niveau de vie et la facilité d'accès à la motocyclette ont contribué à faire exploser leur nombre sur les routes : 84% des ménages de Hanoi possédait, en 2008, au moins une motocyclette (Schipper *et al.*, 2008). Ce mode de transport représentait la même année plus de 80% du partage modal (Musil *et al.*, 2013).

En plus de son coût abordable, la prédominance de la motocyclette est renforcée par des éléments liés à la morphologie et à la structure urbaine de la ville. Ce mode de transport est en effet très bien adapté à la voirie étroite des quartiers centraux et à la circulation de plus en plus dense de la ville. Les infrastructures dédiées aux transports actifs étant limités (peu de trottoirs et souvent utilisé à des fins autres que la marche, des traverses piétonnes peu respectées, peu de pistes cyclables, etc.), cela complique ce type de déplacements et favorise du même coup les déplacements motorisés. Également, les nouveaux développements périurbains transforment la

structure urbaine de la ville (autrefois monocentrique, la ville présente désormais une structure polycentrique), contribuant à augmenter les coûts en transport et en énergie (Bertaud, 2011).

Si le transport public a connu une dégradation importante de ses services vers la fin des années 70 (un facteur ayant également contribué à populariser la motocyclette), les services se sont depuis nettement améliorés et l'achalandage est en constante augmentation, même si la part modale stagne à environ 10% (Musil, 2013). Hanoi souhaite maintenant augmenter significativement cette part et vise à ce que 55% des déplacements dans la région métropolitaine soit réalisé en transport public d'ici 2030 (Delanoë et Jacquet, 2013 ; Doan et Dotson, 2013). Pour ce faire, la ville mise sur plusieurs projets de transport lourd (métro et BRT). Cependant, il semble que ces nouveaux projets pourraient ne pas avoir l'effet escompté. Alain Bertaud (2011) avance que, lorsque le réseau de Urban Mass Rapid Transit (UMRT) sera complété en 2030, moins de 12% de la population de Hanoi résidera à distance de marche d'une des 25 stations. De plus, de par sa configuration projetée, ce réseau desservira essentiellement les quartiers centraux de la ville. Pour Bertaud (2011), à la vitesse à laquelle se développe Hanoi, il n'est pas certain que ces quartiers attireront toujours l'essentiel des déplacements à l'horizon 2030.

Ainsi, malgré des projets d'envergure, il est tout à fait probable que la motocyclette continuera à jouer un rôle de premier plan dans les déplacements à Hanoi. Pour Khuat (2006), Hanoi a toutes les caractéristiques d'une ville « moto-dépendante ». Pour l'auteur, ce terme renvoie à la combinaison de trois groupes d'indicateurs, soit (1) la possession de véhicule, (2) la disponibilité de modes de transport alternatif au véhicule individuel et (3) l'utilisation de la motocyclette. Selon l'auteur, avec 400 motos pour 1000 habitants – 600 pour 1000 habitants en 2009, selon Musil (2013) –, un réseau d'autobus relativement efficace, mais qui pourrait être plus développé compte tenu de la taille de la ville (avec des modes lourds, par exemple) et des modes de transport actif disponibles, mais peu compétitifs avec la moto, Hanoi correspondrait parfaitement à ce type de ville.

Au regard de ces éléments, la motocyclette individuelle constitue de toute évidence le régime socio-technique le plus important du système de transport de Hanoi. Il n'est pas clair que cette situation changera dans les prochaines années en raison du prix abordable et de la flexibilité que ce mode de transport procure (peut être utilisé en tout temps, est très bien adapté à la structure urbaine de la ville, etc.). Avec l'augmentation du parc de motocyclette s'est également développée la mototaxi, un mode de transport artisanal bien adapté à la réalité physique de Hanoi. Les estimations qui concernent le nombre de mototaxis travaillant à Hanoi varient fortement (15 000 selon Khuat (2006) et 25 000 selon Delanoë et Jacquet (2013)), mais il semble qu'aucun décompte officiel n'est jamais eu lieu. Cette situation s'explique par le fait qu'un certain nombre de conducteurs de mototaxi ne travaillent que sporadiquement et que les autorités de Hanoi ne les considèrent pas comme une partie intégrante du système de transport de la ville.

2. Régime socio-technique

Comme susmentionné, il existe à Hanoi une mosaïque de régimes socio-techniques de transport. Le régime socio-technique dominant (la motocyclette) côtoie plusieurs régimes secondaires (autobus, vélo, marche à pied, etc.), dont la mototaxi. Le régime socio-technique de la mototaxi est, quant à lui, dominé par la mototaxi indépendante (en opposition aux compagnies de mototaxi). Un régime socio-technique englobe plusieurs éléments. Dans le cas du régime de la mototaxi, nous nous sommes concentrés sur les éléments liés à l'organisation des services, à la réglementation qui les encadre, à l'utilisation et à la perception des services ainsi que, dans une moindre mesure, certains éléments de nature culturelle.

2.1 Organisation et réglementation

Comme abordé au Chapitre 4, l'organisation des services de mototaxi sur le territoire de Hanoi est complexe, de même que les liens qui unissent ce service artisanal aux instances gouvernementales (Comités de quartier et policiers). Les services de mototaxi sont encadrés par le règlement numéro 8 du Ministère des Transports, en vigueur depuis 2009. Cependant, il semble que la réglementation soit appliquée de manière inégale. Dans les pôles de transport important (comme les stations Mỹ Đình et Cầu Giấy), les conducteurs font l'objet d'une surveillance plus serrée et doivent payer une somme au Comité de quartier auquel ils sont rattachés, alors que les arrêts d'autobus réguliers sont moins contrôlés. Aux stations Mỹ Đình et Cầu Giấy, certains conducteurs sont identifiés au nom du Comité de quartier du territoire sur lequel ils travaillent²⁶, mais cela découle d'avantage d'un choix personnel que d'une véritable mise en application de la réglementation.

Ainsi, il apparaît que la réglementation en vigueur est peu appliquée par les autorités. Les relations qu'entretiennent les conducteurs de mototaxi avec les Comités de quartier et la police locale sont complexes et probablement caractérisées par de la corruption. La durée du séjour de recherche et notre faible connaissance de la langue vietnamienne ne nous auront pas permis de comprendre ces relations dans le détail. Pour ces raisons, nous nous appuyerons sur le travail réalisé par David Koh (2005) dans son ouvrage *Wards of Hanoi*, portant sur les Comités de quartier et les vendeurs de rue, pour établir des parallèles avec les conducteurs de mototaxi.

Comme mentionnée au Chapitre 4, une réglementation visant à contrôler les activités des vendeurs de rue existe depuis plus de 25 ans à Hanoi (Turner et Schoenberger,

²⁶ L'identification des conducteurs par un badge ou un uniforme est un des points de la réglementation en vigueur. Les autres conditions que doivent (théoriquement) remplir les conducteurs sont : (1) Être en santé et faire l'objet d'un suivi régulier par un médecin ; (2) Détenir un permis de conduire valide et ; (3) Posséder un casque supplémentaire pour le passager (Zing News Vietnam, 2009).

2012). Comme dans le cas des mototaxis, cette réglementation est appliquée de manière inégale. Pour Koh (2005), plusieurs raisons expliquent ce constat. D'abord, les Comités de quartier et la police locale chargée d'appliquer la réglementation sont généralement conscients que ces travailleurs vivent en situation de précarité économique. Les relations personnelles qu'entretiennent les autorités locales avec certains travailleurs expliqueraient aussi qu'il existe une tolérance à leur égard. Souvent, lorsqu'il existe des liens familiaux ou amicaux forts ou lorsqu'il s'agit d'un vétéran, le policier n'a pas l'autorité morale de faire respecter le règlement. Également, les budgets alloués à faire respecter ces règlements sont nettement insuffisants. Koh rapporte que, dans le cas du règlement 36/CP sur les vendeurs de rue, aucun budget n'avait été prévu pour les heures supplémentaires des policiers et que l'argent manquait même pour faire imprimer des copies de la nouvelle réglementation. Rappelons que le responsable du Tramoc²⁷, avec qui nous nous sommes entretenus, nous a également mentionné qu'il considérait que les budgets des Comités de quartier étaient insuffisants pour assurer le respect de la réglementation sur les mototaxis (entretien, 28 juillet 2014). Finalement, la corruption et l'attrait pour des gains personnels expliqueraient souvent une indulgence à l'égard de ces travailleurs. Toujours dans le cas des vendeurs de rue, Koh affirme que certains officiels « vendent » des portions d'espaces publics ou avertissent (contre rémunération) ces travailleurs lorsqu'un contrôle de police est imminent. Nous considérons qu'il est tout à fait probable que ces mêmes logiques s'appliquent à la mototaxi et expliquent certainement (en partie du moins) l'application déficiente de la réglementation par les autorités. Ce type de situation est fréquente dans les pays du Sud global, tel qu'abordé dans le Chapitre 1.

Même si, comme susmentionnés, les pôles de transport importants (les stations Mỹ Đình et Cầu Giấy, par exemple) font l'objet d'une certaine surveillance et que les conducteurs de mototaxi doivent payer un montant d'argent pour avoir le droit d'y

²⁷ Le Tramoc (un acronyme pour Transport Management and Operation Centre) est le centre de gestion du transport public à Hanoi.

travailler, les groupes de mototaxi opèrent toujours dans l’informalité et sont largement autogérés. Il semble bien que les autorités concernées soient plus intéressées à s’approprier une partie des revenus des conducteurs qu’à faire respecter les points de la réglementation. La mise en place de cette réglementation ne signifie pas non plus qu’il existe une considération nouvelle des autorités pour les mototaxis, ni une reconnaissance de leur apport dans la mobilité. En effet, de l’aveu même du cadre du Tramoc rencontré, la mototaxi n’est pas considérée dans les politiques de transport de la ville (entretien, 28 juillet 2014). Il n’existe pas de stratégie de mobilité impliquant la mototaxi à l’échelle de la ville et l’organisation du service à une échelle très locale (par les Comités de quartiers) en est un indice probant. Suivant la même logique, il n’existe, à l’heure actuelle, aucun aménagement officiel²⁸ dédié à la mototaxi.

2.2 Utilisation de la mototaxi chez les usagers du transport public

Afin de compléter le portrait du régime socio-technique de la mototaxi, nous nous sommes intéressés à l’utilisation et à la perception de ce mode chez les usagers du transport public. En particulier, nous avons cherché à comprendre si la mototaxi jouait un rôle de complément modal au transport public, malgré l’absence d’intégration entre ces deux modes.

L’enquête²⁹ conduite dans le cadre de ce mémoire, qui a été analysé au Chapitre 5, montre que l’utilisation de la mototaxi chez les usagers du transport public est relativement marginale. Si 48% des répondants de notre enquête l’utilisent, peu s’en servent sur une base régulière (quelques fois durant le mois ou quelques fois durant

²⁸ Les autorités oeuvrant à l’échelle locale (Comités de quartier et policiers, principalement) n’ont souvent pas le choix d’accommoder les mototaxis. Lors de la conception de la station Cầu Giấy, il semble que des places dédiées aux mototaxis aient été aménagées, mais de manière officieuse. Voir le point 4.3 (Synthèse et conclusion) du Chapitre 4 à cet effet.

²⁹ Pour consulter le questionnaire d’enquête, se référer à l’Annexe A.

l'année). Les pratiques intermodales entre mototaxi et transport public sont également peu fréquentes : moins de la moitié des utilisateurs de mototaxi affirment utiliser ce mode pour transférer vers un autobus ou vice-versa. Au total, seulement 2% des répondants utilisent la mototaxi de manière fréquente (au moins une fois par semaine) et l'emploient dans un déplacement intermodal impliquant également le transport public.

L'utilisation sporadique de la mototaxi et son implication limitée dans les pratiques intermodales de notre échantillon contrastent avec les travaux et enquêtes portant sur d'autres villes du Sud, en particulier en Afrique et en Asie. Cependant, il apparaît essentiel de remettre ces faits dans leur contexte. Comme évoqués dans le Chapitre 1, les services de transport publics sont inefficaces (ou inexistant) dans plusieurs villes africaines. Le taux de motorisation étant très bas, la mobilité des populations urbaines repose souvent sur les déplacements piétons et sur les modes artisanaux, la mototaxi en premier plan (Plat *et al.*, 2004; Diaz Olvera *et al.*, 2007; Czeh *et al.*, 2012). Le taux d'utilisation de la mototaxi est donc, par conséquent, très élevé. Les pratiques intermodales (la plupart du temps entre une mototaxi et un autre mode de transport artisanal) sont également fréquentes pour certains types de déplacement (en particulier pour les déplacements centre-périphérie).

Même dans les villes asiatiques, offrant plus fréquemment des services de transport public développé et moderne, les taux d'utilisation des services de mototaxi sont souvent nettement plus élevés qu'à Hanoi. À Bangkok, qui possède un vaste réseau de transport lourd (Skytrain, métro et Bus Rapid Transit), la mototaxi reste très utilisée. Une enquête conduite par Tangphaisankun (2010) auprès de 200 utilisateurs du transport public résidant dans un rayon de cinq kilomètres d'une station de Skytrain ou de métro montre que la mototaxi représente le second mode le plus populaire pour accéder aux transports lourds (26% des cas). Cependant, 68% des répondants affirment ne pas avoir accès à une motocyclette ou une voiture pour leur déplacement quotidien. Dans le cas de Hanoi, rappelons que le taux de motorisation chez les répondants de l'enquête que nous avons conduite est

extrêmement élevé : 88% du total des répondants appartiennent en effet à un ménage possédant au moins une motocyclette et 58% à un ménage en possédant au moins deux. Notons que les taux de motorisation des ménages des utilisateurs et des non-utilisateurs de mototaxi sont très semblables³⁰.

Les hanoïens sont donc fortement motorisés et il y a fort à parier que plusieurs utilisateurs actuels du réseau d'autobus public ont un éventail plus ou moins large de choix modal à leur disposition (moto, autobus, vélo, taxi, marche, etc.). Il est tout à fait probable que plusieurs des ménages des répondants de l'enquête pourraient en fait se permettre l'achat de motocyclettes supplémentaires, en raison du coût abordable et de l'augmentation du pouvoir d'achat. Les taxis sont également abondants, confortables et relativement peu dispendieux (selon notre expérience, leurs tarifs sont comparables à ceux de la mototaxi). Même si aucune question de l'enquête conduite ne concernait directement cet aspect, tout porte également à croire que les attentes par rapport aux modes de transport se sont accrues dans les dernières années, en raison de l'accès facilité à la motocyclette, mais également de l'amélioration récente des autres modes. Les autobus publics, par exemple, sont pour la plupart en excellent état et sont maintenant climatisés, ce qui leur confère un atout non négligeable par rapport à d'autres modes, dans une ville en proie à des températures et des taux d'humidités extrêmes. Également, malgré les conditions défavorables (trottoirs accaparés par des activités commerciales et du stationnement, traverses piétonnes peu nombreuses et rarement respectées, etc.), les déplacements piétons sont fréquents. Notre enquête montre en effet que presque l'ensemble des répondants utilisant l'autobus dans leurs déplacements réguliers marche jusqu'à l'arrêt ou la station. Notons également que la représentation sociale de la mototaxi nous a aussi semblé plutôt négative. Plusieurs échanges informels avec des

³⁰ Il est ici question du nombre de ménages possédant au moins une motocyclette. 90% des utilisateurs de mototaxi (56 sur 62) et 85% des non-utilisateurs (58 sur 68) appartiennent à des ménages possédant au moins une motocyclette.

hanoiens nous amènent en effet à croire que le métier de conducteur de mototaxi est très mal perçu et considéré comme étant au plus bas de l'échelle sociale au Vietnam.

Il semble donc que peu de situations obligent les hanoiens à utiliser les services de mototaxi. Malgré d'autres choix modaux disponibles et une image négative, notre enquête a montré que la mototaxi reste utilisée, certes de manière peu fréquente, mais par un pourcentage significatif de la population enquêtée. La segmentation de notre échantillon d'usager du transport public a d'ailleurs montré que les utilisateurs des services mototaxi, prêts à en augmenter l'utilisation, sont les individus les plus motorisés de la population enquêtée. La segmentation a également montré que 83% des répondants étaient prêts à commencer à utiliser la mototaxi ou à en augmenter l'utilisation si leurs attentes envers les services étaient comblées. Même si elles varient légèrement en fonction du type d'utilisateur ou de non-utilisateur, les attentes sont, de manière générale, une diminution des tarifs, l'utilisation de compteur et une hausse de la sécurité.

3. Créneaux d'innovations

La mototaxi indépendante était la seule forme de mototaxi présente à Hanoi il y a quelques années et reste encore aujourd'hui la plus commune. Depuis peu cependant, des créneaux d'innovations émergent sous la forme de compagnies de mototaxi. Ces nouvelles compagnies, qui utilisent des compteurs et offrent des services plus sécuritaires (grâce à l'identification des conducteurs et à la traçabilité des véhicules assurées par un système GPS, notamment), répondent mieux aux besoins des hanoiens. Rappelons, en effet, que l'utilisation de compteur et une hausse de la sécurité sont parmi les demandes les plus fréquemment formulées par les répondants de notre enquête, qu'ils utilisent ou non la mototaxi.

Grâce à ces améliorations, les nouvelles compagnies de mototaxi exercent une pression sur le régime dominant en place, c'est-à-dire la mototaxi indépendante.

Cette dernière étant considérée comme onéreuse et peu sécuritaire, cela crée une fenêtre d'opportunité pour les nouvelles compagnies de mototaxi. Celles-ci s'insèrent dans un marché existant (puisque, comme nous l'avons vu, la mototaxi indépendante reste encore utilisée, malgré les nombreuses autres possibilités en terme de mobilité), mais en améliorant certains éléments (compteurs, GPS, etc.), afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle.

Le système de géolocalisation utilisé par ces compagnies améliore non seulement la traçabilité des véhicules, mais pourrait également contribuer à la complémentarité modale (dans une optique d'intégration des modes). Cette technologie, largement utilisée par les services de Transports à la Demande (TAD) et les compagnies de taxi, permet d'améliorer le rendement de chaque véhicule sur la route et de répondre plus efficacement aux requêtes de la clientèle. Cette même technologie permet également d'améliorer considérablement l'*informativité*, une notion qui sera abordée dans le point suivant.

Pour l'instant, ces nouvelles compagnies ne sont pas prises en considération dans le système de transport de la ville. Le responsable du Tramoc rencontré nous a affirmé qu'il n'existait pas, à l'heure actuelle, de position du Ministère des transports à l'égard de ces compagnies (entretien, 28 juillet 2014). Les cadres de compagnies Auco, Than Phat et Than Thien ont d'ailleurs déjà fait une demande officielle afin d'obtenir des espaces dédiés à l'intérieur de l'enceinte de la station Mỹ Đình, comme il en existe déjà pour les compagnies de taxis, sans obtenir de réponse. Cette anecdote est révélatrice du peu d'intérêt porté à la mototaxi (indépendantes et compagnies de mototaxi) par les autorités en matière de transport de la ville. Notons cependant que les plans actuels des nouvelles stations de métro proposent d'intégrer des places dédiées à la mototaxi. À notre connaissance, ces plans n'ont toutefois pas été officiellement entérinés par les autorités responsables (voir Chapitre 6). Si ces espaces venaient à se concrétiser, ils seraient vraisemblablement dédiés aux conducteurs indépendants.

4. Complémentarité des modes et Transport à la Demande (TAD) : la nécessité de dépasser le « modèle classique » du transport collectif

La littérature sur le transport et la mobilité dans les villes du Nord s'accorde généralement sur le constat que les transports collectifs « classiques » (autobus, métro, tramway, etc.) ne peuvent satisfaire tous les besoins en mobilité des populations urbaines. Selon François Ascher (2000), deux éléments en sont la cause. D'abord, l'évolution des structures urbaines, avec au premier plan l'extension et la multipolarisation des aires urbaines, contribue non seulement à allonger les distances, mais également à disperser les flux de mobilité. Ensuite, plusieurs facteurs contribuent à « modifier assez rapidement les emplois du temps des citoyens, et à décloisonner les périodes autrefois consacrées à des activités spécifiques (travail, activités domestiques, loisirs, etc.) » (p. 22), désynchronisant du même coup les réseaux de mobilité entre les individus. Ainsi, la demande d'autonomie croissante des individus affecte les transports collectifs « classiques », incapable de s'adapter à cette réalité.

Toujours selon Ascher (2000), c'est notamment pour ces raisons que l'on constate une multiplication et une diversification des modes de transport. On voit en effet prospérer dans les villes des « nouveaux » modes (vélo électrique, patin à roulettes, etc.), mais également des modes « anciens », sous de nouvelles formes (voiture ou vélo en libre-service, service de covoiturage, etc.). Chaque individu cherche ainsi « à élargir la gamme des moyens qu'il utilise pour bouger dans la ville ou pour faire bouger les personnes et les objets » (p. 23) et le fait autant avec des modes privés que publics, individuels que collectifs. Cela rejoint le principe de la multimodalité qui, selon Margail (1996), est « la présence de plusieurs modes de transport susceptible d'être utilisés alternativement sur un même territoire » (p. 7).

Les Transports à la Demande (TAD) sont devenus des composantes importantes de la stratégie de mobilité de plusieurs villes du Nord. Le TAD est une notion générique, qui inclut tous les services de transport qui opèrent à la demande de l'utilisateur

(Ascher, 2000). Les formes qu'il peut prendre sont extrêmement variées : il peut s'agir de modes individuels (un taxi, par exemple) ou collectifs (minibus offrant des services sur demande et porte-à-porte, notamment). Ils assurent ainsi une fonction complémentaire aux transports collectifs « classique » et sont, en quelque sorte, des « transports collectifs individualisés » (Thevenin, p. 51, 2002 in Bolot, 2006).

Si, rappelons-le, les éléments présentés par Ascher concernent les villes du Nord, ils trouvent un écho particulier dans le contexte hanoïen. Au regard des éléments du paysage socio-technique présenté, la durée moyenne des déplacements à Hanoi reste peu élevée (20 minutes) (Bertaud (2011). Cependant, le développement de la périphérie et la multipolarisation de la capitale vietnamienne vont vraisemblablement faire en sorte de disséminer les flux de mobilité dans les années à venir. Dans ce contexte, la liberté que confère l'usage de la motocyclette privé reste difficile à égaler. Celle-ci procure en effet des avantages particuliers, qu'expliquent les concepts clés développés par Dupuy (1991) :

- L'ubiquité, puisque la moto permet d'aller partout, incluant les nombreuses ruelles de la ville ;
- L'immédiateté, puisque la moto privée permet de disposer d'un mode de transport au moment requis ;
- L'instantanéité, puisque la moto permet d'être rendu à destination sans trop de délais (entre le moment de la prise de décision d'être mobile et l'arrivée à destination).

Comme mentionné précédemment, la municipalité de Hanoi vise un important report modal des modes individuels vers les modes collectifs publics dans les prochaines années³¹ (Delanoë et Jacquet, 2013 ; Doan et Dotson, 2013). À moins de mesure sévère visant le contrôle du parc de motocyclette, tout porte à croire que ce mode de

³¹ Rappelons que la Ville souhaite que 55% des déplacements soient réalisés en transport collectif d'ici 2030. En 2008, les transports publics représentaient 10% du partage modal, contre 80% pour la motocyclette (Musil *et al.*, 2013).

transport continuera à tenir un rôle important dans la mobilité des hanoïens, en raison de son abordabilité et de l'extraordinaire flexibilité et rapidité qu'elle procure. Selon Khuat (2006), Hanoi est une ville « moto-dépendante » et inverser la tendance comme le souhaite la ville (en prônant un report modal vers les transports collectifs) est difficilement envisageable.

Dans ce contexte, il nous apparaît essentiel qu'Hanoi ne mise pas uniquement sur les modes de transport collectif « classique ». La ville doit non seulement prendre en considération l'ensemble des modes de transport (individuels et privés) existants, mais également proposer de nouvelles options en matière de mobilité. La mototaxi en constitue l'une des figures de proue dans la mesure où elle répond aux critères d'un TAD efficace, en raison de son excellente ubiquité, instantanéité et immédiateté.

Même si ceux-ci ont été initialement développés pour les réseaux de communication, les concepts de Dupuy sont tout à fait pertinents. Castex et Josselin (2007) proposent toutefois une bonification intéressante pour « coller » davantage ces critères aux réseaux de transports. Puisque l'ubiquité et l'immédiateté peuvent être affectées par des discontinuités dans le réseau (rupture de charge) ou la fréquence de passage des véhicules, les auteurs proposent d'ajouter la *continuité*, qui « mesure la capacité d'un service à interconnecter efficacement une série de modes ou de véhicules » (Castex et Josselin, p. 437, 2007). Également, ils suggèrent d'ajouter le critère d'*informativité*, puisque « la connaissance de l'existence, du passage et/ou de la disponibilité du service conditionne grandement son attractivité » (*ibid.*, p. 437). Ainsi, pour reprendre l'exemple susmentionné, la motocyclette est caractérisée par une forte continuité (puisque son utilisation n'implique normalement pas de rupture de charge) et une informativité maximale, alors que l'autobus obtient des notes intermédiaires sur les mêmes aspects, puisque son utilisation implique un transfert vers un autre mode de transport ou la marche à pied et qu'il existe une certaine incertitude quant à sa disponibilité (respect des horaires).

Ces deux critères permettent d'ajouter une certaine complexité à la lecture des enjeux de transport et, dans le cas qui nous concerne, à faire ressortir les différences entre mototaxis individuelles et compagnies organisées de mototaxi. Dans un cas comme dans l'autre, la continuité nous paraît semblable puisqu'aucun des deux types de mototaxi n'implique de transfert, à moins qu'elle ne soit utilisée en combinaison avec un autre mode. La décision revient toutefois à l'utilisateur et un trajet peut très bien être effectué avec ce seul mode. La continuité nous semble donc maximale en ce qui concerne les mototaxis travaillant pour une compagnie, puisque le service téléphonique permet des déplacements porte-à-porte, et un peu moindre pour les mototaxis indépendantes, puisque la recherche d'une mototaxi implique normalement une certaine part de marche à pied.

En ce qui a trait à l'informativité, les compagnies de mototaxi ont, à notre avis, une nette avance sur leurs homologues indépendants. Les compagnies ont des horaires et des territoires d'opérations qui sont clairs et l'information est facilement disponible via leurs sites web ou en les contactant par téléphone. Un client qui se trouve sur le territoire de la compagnie durant les heures d'opérations est donc assuré de pouvoir utiliser le service. Également, la technologie utilisée permet une meilleure connaissance des prix demandés. Le site internet de la compagnie Than Phat (vantaitanhphat.vn) a même une option qui évalue le prix de la course en entrant les adresses de départ et d'arrivée. Une application pour téléphone intelligent, comme celle que souhaite développer Than Phat (Cadre de Than Phat, entretien, 8 juillet 2014) aurait également le potentiel d'accroître l'informativité : celle de la compagnie Go-Jek (Indonésie), par exemple, permet de suivre la mototaxi qui nous est destinée en temps réel sur Google Maps. Tous ces progrès sont difficilement envisageables pour les mototaxis indépendantes.

5. Comment favoriser la complémentarité entre transport public et mototaxi ?

Par définition, un régime socio-technique est une « structure » dominante et bien établie, dans laquelle les changements peuvent survenir, mais de manière prévisible. Un régime socio-technique est donc relativement stable, et ce, grâce à certains mécanismes qui le maintiennent en place. À Hanoi, la mototaxi indépendante doit sa domination (versus les compagnies de mototaxi) à (1) sa prévalence historique ; (2) l'inapplication de la réglementation (un contrôle strict des mototaxis par les autorités pourrait en effet faire en sorte de réduire leur nombre) et (3) le manque d'intérêt des autorités pour les compagnies de mototaxi (si les demandes des compagnies étaient prises en considération – pour des places dédiées notamment –, cela pourrait contribuer à les faire prospérer davantage et créer plus de pression sur le régime de la mototaxi indépendante).

En utilisant les concepts clés de Dupuy (1991) et Castex et Josselin (2007), il nous apparaît clair que les compagnies de mototaxi représentent une plus grande opportunité pour favoriser la complémentarité modale que la mototaxi indépendante. Ce type de service de mototaxi répond mieux aux attentes des hanoïens en terme de sécurité et de prix préétabli (comme discuté au Chapitre 5), en plus d'en améliorer la continuité et l'*informativité*. Cela ne signifie pas pour autant que la mototaxi indépendante devrait (ou est vouée à) disparaître. La mototaxi indépendante présente l'avantage pour le conducteur de ne requérir aucune qualification spécifique et de ne devoir faire aucune démarche administrative. Cela peut s'avérer une stratégie intéressante dans une situation de sous emploi ou pour un individu sous-qualifié. Du point de vue de l'utilisateur, il peut s'installer une forme de familiarité entre utilisateur et conducteur qui est plus difficilement envisageable si, par exemple, tous les conducteurs étaient employés par des compagnies. Les quartiers sont souvent des microcosmes avec leurs étals de fruits, légumes et viandes, leurs restaurants de phở (soupe), leurs bia hơi (petit commerce de bière) et leurs conducteurs de mototaxis. Ces individus, basés dans les quartiers (à l'inverse des conducteurs des compagnies de mototaxi, qui travaillent le plus souvent à partir

d'endroits qui polarisent des flux de transport), sont souvent plus que de simples pourvoyeurs de service de transport (ils font aussi, dans certains quartiers, la livraison de courrier, les emplettes, etc.). Au final, ils sont souvent des individus qui contribuent à la vie de quartier, au même titre que le tenancier du café.

Nous sommes d'avis que les deux formes de mototaxi peuvent cohabiter sans problème et peuvent, chacune à leur façon, contribuer à la mobilité et à la complémentarité modale. Toutefois, il apparaît essentiel de régler certains problèmes de la mototaxi indépendante, l'aspect sécuritaire au premier plan. Pour ce faire, la traçabilité des véhicules et de leurs conducteurs doit être assurée (par l'identification des véhicules et des conducteurs, par exemple). Il pourrait également être intéressant d'aménager des endroits dédiés aux mototaxis aux abords des arrêts et stations d'autobus (comme cela apparaît sur les plans préliminaires des nouvelles stations de métro, par exemple). Nous avons été en effet témoins de plusieurs occasions où un conducteur de mototaxi déposait son passager à l'endroit même où les autobus s'immobilisent. Les conducteurs de mototaxi, fuyant le soleil, se réfugient aussi souvent à l'intérieur des abribus (avec leurs véhicules), ce qui peut s'avérer dérangement pour les usagers du transport public.

6. Limites méthodologiques

Cette recherche présente certaines limites. La barrière de la langue est l'une d'entre elles. Notre méconnaissance de la langue vietnamienne nous a obligé à avoir recours à des interprètes. Il est tout à fait possible que, au cours des entretiens, ceux-ci aient omis de nous mentionner certaines informations qu'ils ne jugeaient pas pertinentes (parce que, par exemple, elles ne cadraient pas avec les questions posées). Ensuite, en raison du flou réglementaire entourant ces activités de transport (cet aspect a été abordé au Chapitre 4), il est tout à fait possible que nos interlocuteurs (conducteurs de mototaxi, cadres des compagnies et cadre du Tramoc, principalement) aient volontairement omis de nous transmettre certaines informations, qui auraient pu nous

donner un éclairage plus précis sur des aspects spécifiques (organisation des groupes de mototaxi, liens avec les autorités locales, etc.).

Le terrain de recherche, limité à quatre stations et arrêts d'autobus, en est une autre. Comme il n'existe aucune étude sur la mototaxi à Hanoi, le choix des sites n'a pas été basé sur des critères de typicité. Ainsi, il est possible que les observations et les entretiens réalisés aux sites ne correspondent pas avec ce qui aurait pu être observé ailleurs sur le territoire de la ville. Également, l'échantillon non-probabiliste de 130 répondants à notre enquête-usagers restreint la portée des résultats.

Une dimension supplémentaire aurait pu être ajoutée à cette recherche en spatialisant les pratiques des conducteurs et des utilisateurs de mototaxi, grâce à l'utilisation des systèmes d'information géographique, par exemple. Cela aurait pu en effet complexifier notre lecture de l'utilisation de ce mode de transport, en nous permettant de mieux comprendre comment la mototaxi est utilisée (périmètre d'activité, origine/destination des utilisateurs, etc.).

Enfin, comme mentionné précédemment, il s'agit d'une recherche exploratoire et donc d'un portrait partiel d'une réalité complexe. Cette recherche n'est donc pas destinée à fournir une image très précise et détaillée d'une réalité ou à tester une théorie, mais vise plutôt à émettre des hypothèses, formuler des questionnements et ouvrir la porte à de futures recherches.

7. Pistes futures

Les modes de transport artisanaux fournissent, dans plusieurs villes du Sud global, des services de mobilité essentiels aux populations urbaines. Bien qu'ils soient généralement tolérés en raison des avantages qu'ils procurent, ces modes ne sont pas non plus considérés comme partie intégrante des systèmes de transport par les autorités publiques. Ils sont, le plus souvent, perçus par ces autorités comme étant

archaïques, à une époque où les modes lourds et « modernes » se multiplient dans les villes du Sud.

Les grandes organisations internationales, qui financent bon nombre de projets de transport dans les pays du Sud global ont, elles aussi, des positions ambiguës quant aux transports artisanaux. Comme ces activités sont souvent réalisées de manière illégale, ces organisations ne peuvent pas véritablement être en faveur et les encourager. Cependant, en raison de leur importance, ces activités ne peuvent être complètement ignorées. La Banque mondiale et l'Agence Française de Développement (AFD), par exemple, reconnaissent l'apport du secteur dans la mobilité et l'emploi (en particulier pour les populations pauvres), mais recommandent son intégration (Gwilliam, 2002).

S'il est essentiel de développer des réseaux de transport collectif public efficaces (dont des modes lourds), ce mémoire a montré que des stratégies misant sur la complémentarité entre les modes de transport sont essentielles afin d'assurer la mobilité des populations urbaines, tout en freinant une prolifération trop importante des modes individuels. Compte tenu de l'importance des modes artisanaux dans les pays du Sud, nous sommes d'avis que les politiques des autorités publiques des pays concernés et celles des organisations internationales doivent prendre ces modes en considération.

Dans l'objectif d'évaluer l'apport de ces modes dans la mobilité, le *Multilevel Analysis* offre un support méthodologique intéressant. Ce cadre d'analyse a permis de mettre en lumière l'évolution de la mototaxi à Hanoi, mais également de comparer les deux formes de service sous l'angle de la complémentarité modale. S'il avait déjà été utilisé pour analyser l'évolution des services de mototaxi à Bangkok (Sengers et Raven, 2014), il n'avait jusqu'ici jamais été utilisé, à notre connaissance, pour comparer deux types de service et mettre en lumière les spécificités de chacun d'eux. Les compagnies de mototaxi (ou de triporteur motorisé, en Inde par exemple) étant

de plus en plus communes, le *Multilevel Analysis* ouvre un voie prometteuse en ce sens.

Au-delà de l'analyse de la relation entre transport public (organisé par l'État) et artisanal (organisé par des individus et qui n'est pas considéré par l'État dans ses politiques de transport) dans une ville du Sud global, cette recherche met en lumière la diversification des modes et des stratégies de mobilité dans un contexte d'hypermobilité des individus. Avec les développements liés aux technologies de l'information et de la communication (TIC) se sont développées des plateformes pour mettre en contact conducteurs et utilisateurs (AmigoExpress – ou Kangaride dans sa version anglaise – pour les déplacements interurbain en Amérique du Nord et Uber, présente dans plus de 270 villes partout dans le monde (Boursier.com, 2015), pour les déplacements intraurbains). Ces nouvelles plateformes multiplient les façons de se mouvoir dans la ville. Ces stratégies, au même titre que les « nouveaux » modes de transport (vélo électrique, patin à roulettes, etc.) évoqués précédemment, peuvent compléter les modes de transport collectifs « classiques », mais également entrer en concurrence avec ceux-ci. Cette nouvelle réalité doit être prise en considération par les autorités en matière de transport des villes et le rôle des transports publics « classiques » doit être repensé.

Bibliographie

- ALMEC. (2007). *The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam (HAIDEP)*. ALMEC Corporation, Nippon Koei Co., Ltd. YACHIYO Engineering co., Ltd., Japan International Cooperation Agency (JICA).
- Amougou Mbarga, A. B. (2010). Le phénomène des moto-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les *Cultural Studies. Anthropologie et Sociétés*. (Vol. 34). 55-73.
- Ascher, F. (2000). Les facteurs structurels favorables au développement des transports à la demande. Dans Le Breton, É. Ascher, F. Bourdin, A. Charrel, N. Ducroux, L. Prins, M et Pycha, A. *Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines*.
- Bainée, J. (2013). *Conditions d'émergence et de diffusion de l'automobile électrique : une analyse en termes de « bien-système territorialisé »* (Thèse de doctorat en Sciences économiques). Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.
- Bertaud, A. (2011). Hanoi urban structure : Spatial Development Issues and Potential. Repéré à : http://alainbertaud.com/wp-content/uploads/2013/08/AB_Chapter-10_transport-HANOI-_graph_aug_28_2013_FINAL_kkB.pdf
- Bolot, J. (2006). *Le transport à la demande, une piste pour le développement urbain durable : Approche géographique et mise en œuvre d'un système opérationnel à Besançon* (thèse de Doctorat en Géographie). Université de Franche-Comté.
- Boquet, Y. (2009). Le hukou. *Espace, populations, sociétés*. (Vol. 3). 373-374.
- Boursier.com. (2015). Technos : Uber lève 1,6 milliard de dollars auprès de Goldman Sachs. Repéré à : <http://www.boursier.com/actualites/news/technos-uber-leve-1-6-milliard-de-dollars-aupres-de-goldman-sachs-612543.html?rss>
- Braun, M. (2011). *Bangkok public transport accessibility level* (Mémoire de maitrise). Erasmus University Rotterdam & Erasmus School of Economics .
- Castex, É. et Josselin, D. (2007). Temporalités éclatées : la réponse des transports à la demande aux nouvelles formes de mobilité. *Espace populations sociétés*. (Vol. 2-3). 433-447.
- Cervero, R. (2000). Informal Transport in the Developing World. Repéré sur le site de United Nations Centre for Human Settlements (Habitat) : <http://mirror.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.aspx?nr=1534&alt=1>
- Cervero, R. et Golub, A. (2007). Informal transport : A global perspective. *Transport Policy*. (Vol. 14). 445-457.
- Crainic, T. G. (2007). Intermodal Transportation. *Handbooks in Operations Research and Management Science*. (Vol. 14). 467-537.

- Cusset, J-M. (2004). Transport-environment issues and countermeasures in various metropolises : Hanoi. Dans Nakamura, H., Hayashi, Y. et May, A., *Urban transport and the environment - An international perspective*. Elsevier.
- Cusset, J-M. (1995). Mobilité urbaine et intégration des deux roues dans une politique intermodale : le cas de Ouagadougou et de Hanoi. Document inédit.
- Cusset, J-M. (2001). *Les transports urbains de Hanoi dans une perspective de développement durable* (Rapport PICS CNRS no^o 160). Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2-ENTPE.
- Cusset, J-M. (2001, novembre). *Une politique de transport urbain pour une ville asiatique en transition vers le marché est-elle réaliste ? L'exemple de Hanoi*. Communication présentée à CODATU X. Lomé.
- Cusset, J-M. (2003, juillet). *Sustainable transport and social acceptability of policy measures : the case of Hanoi*. Communication présentée à la 9th World Conference on Transport Research. Séoul.
- Delanoë, C et Jacquet, M. (2013). *Une politique de mobilité pour Hanoi*. Centre de Prospective et d'Études Urbaines.
- Delhi Integrated Multi-Modal Transit System (DIMTS) Limited. (2010). *Dial-a-Cycle Rickshaw Service : Integration of BRT with an emission free Non-Motorized Public Transport Feeder Network*. Repéré sur le site du Delhi Integrated Multi-Modal Transit System Ltd : http://www.dimts.in/download/Concept_Paper-Green_CAB.pdf
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. et Sahabana, M. (2007, juillet). *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*. Communication présentée au XLIII^e colloque de l'ASRDLF. Grenoble-Chambéry.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. et Sahabana, M. (2012). Motorbike taxis in the "transport crisis" of West and Central african cities. *Echo Géo*. (Vol. 20). 2-15.
- Doan, T. et Dotson, E. (2013). Urban transport institutions and governance and intergrated land use and transport, Hanoi, Vietnam. Repéré sur le site de United Nations Centre for Human Settlements (Habitat) : http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Case_.Study_.Hanoi_.Viet_.Nam_.pdf
- Duminy, J. (2011). *Literature Survey: Informality and Planning*. Repéré sur le site de Inclusive Cities : http://www.inclusivecities.org/wp-content/uploads/2012/07/Duminy-Planning-Lit-Review_FINAL.pdf
- Dupuy, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Armand Colin, collection U.
- Ecocabs. (2015). Ecocabs - technology meets tradition. Repéré à : <http://www.ecocabs.org/about/>
- Energy and Ressource Institute. (2013). *Improving Informal Transport : Case Studies from Asia, Africa and Latin America*. Repéré sur le site de UN-Habitat : http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/11804_1_594697.pdf

- Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Journal of Environmental Innovation and Societal Transitions*. (Vol. 1). 24-40.
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*. (Vol. 24). 471–482.
- Godard, X. (2006, avril). *Coping with paratransit in developing cities, a scheme of complementarity with institutional transport*. Communication présentée à la Future Urban Transport Conference. Göteborg.
- Godard, X. (2008, avril). *Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable*. Communication présentée à CODATU XI. Bucarest.
- Guézéré, A. (2008, novembre). *Les taxis motos de Lomé, un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité?* Communication présentée à CODATU XIII. Ho Chi Minh Ville.
- Guézéré, A. (2012). Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux. *Géographie, économie, société*. (Vol. 14). 53-72.
- Gwilliam, K. (2002). *Cities on the move : A World Bank urban transport strategy review*. Repéré sur le site de la Banque Mondiale : http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities_on_the_move.pdf.
- Ha Noi's People Committe. (2014). *Strengthening Sustainable Urban Transport for Ha Noi Metro Line 3 Project* (publication n° 40080). Repéré à http://adb.org/projects/details?page=overview&proj_id=40080-023
- Hàng, T. & Hiếu, A. (2014, 6 juin). Ghi nhận từ mô hình “Đội xe ôm tự quản” ở phường Ngọc Khánh. *CAND Online*. Repéré à : <http://www.cand.com.vn/vi-VN/xahoi/2014/6/234532.cand>
- Howe, J. (2003). 'Filling the middle': Uganda's appropriate transport services, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*. (Vol. 23). 161-176.
- Institut des Métiers de la Ville. (2009). Qui sommes-nous ? L'IMV, un projet de coopération décentralisée. Repéré à : <http://imv-hanoi.com/fr-FR/Home/default-150/1358/LIMV-un-projet-de-cooperation-decentralisee.aspx>
- Karis, T. (2013). Unofficial Hanoians: Migration, Native Place and Urban Citizenship in Vietnam. *The Asia Pacific Journal of Anthropology*. (Vol. 14, No. 3). 256-273.
- Khuat, H. (2006). *Traffic Management in Motorcycle Dependent Cities* (Thèse de doctorat en Génie Civil). Darmstadt University of Technology.
- Kisaalita, W. et Sentongo-Kibalama, J. (2007). Delivery of urban transport in developing countries: the case for the motorcycle taxi service (boda-boda) operators of Kampala. *Development Southern Africa*. (Vol. 24). 345-357.

- Koh, D. (2005). *Wards of Hanoi* (série IndoChina Unit). Singapour : Institute of Southeast Asian Studies.
- Konings, P. (2006). Solving transportation problems in african cities : inovative responses by the Youth in Douala, Cameroon. *Africa Today*. (Vol 53). 35-50.
- Kumar, A. (2011). *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : Une perspective d'économie politique* (Document d'analyse n° 13). Repéré sur le site de la Banque mondiale : http://siteresources.worldbank.org/EXTAFRSUBSAHTRA/Resources/1513929-1262811948762/DP13-Role-Motorcycles-Final_fr.pdf
- Leseignoux, S. (n.d.). État des lieux des structures locales et de leurs relations avec l'État au Vietnam (Document PDF). Repéré sur le site de l'Institut des métiers de la ville : <http://imv-hanoi.com/Uploaded/Documents/UR%20Rapport%20organisation%20administrative%20VN%20-%20Leseignoux%202005.pdf>
- L'Hostie, A. et Conesta, A. (2008). Définir l'accessibilité intermodale. Dans Banos, A. et Thévenin, T., *Systèmes de Transport Urbain*. Hermes Science Publications.
- Luthra, A. (2006). Paratransit system in medium sized cities problem or panacea. *ITPI Journal*. (Vol. 2). 55-61.
- Mani, A., Pai, M. et Aggarwal, R. (2012). Sustainable urban transport in India : Role of the Auto-rickshaw Sector. Repéré sur le site du World resources institute : <http://www.wri.org/publication/sustainable-urban-transport-india>.
- Margail, F. (1996). De la correspondance à l'interopérabilité : les mots de l'interconnexion. *Flux*. (Vol. 25). 28-35.
- Musil, C. (2013). La coopération urbaine et l'aide publique au développement a Hanoi : un appui a la fabrication de la ville par la structuration du réseau de transport métropolitain (Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme). École doctorale « Ville, Transports et Territoires », Université Paris-Est.
- Musil, C. et Molt, C. (2010, octobre). *Building a Public Transportation System in Hanoi: Between emergency and constraints*. Communication présentée à Hanoi Millennium : City Past and Future. Hanoi.
- Musil, C., Ninot, O., Baffi, S. et Drevelle, M. (2013). Évolutions des systèmes de transport urbain en périphérie du Cap et de Hanoi : Entre pragmatisme et ambitions métropolitaines. Dans Chaléard, J-L., *Métropoles aux Suds. Le défi des périphéries ?* Karthala.
- Nguyen, T. T. H. (2011). *Éléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoi* (Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement, Urbanisme). Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.

- Nkede nje, L. (2012) *The socio-cultural impact of the introduction of motorbike taxis in the rural community of Tombel, South West region, Cameroon* (Mémoire de maîtrise). University of Yaoundé 1.
- Oshima, R., Fukuda, T., Fukuda, A. et Satiennam, T. (2007). *Study on regulation of motorcycle taxi service in Bangkok. Eastern Asia Society for Transportation Studies*. (Vol.6).
- Palier, B. (2010). Path dependence (dépendance au chemin emprunté). Dans Boussaguet, L. et al. *Dictionnaire des politiques publiques Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.)* (3^e édition).
- Peters, K. (2007). From weapons to wheels: young Sierra Leonean ex-combatants become motorbike taxi-riders. *Journal of Peace Conflict & Development*. (Vol. 10). 1-23.
- Pham, T. S. (2010). *Morphologie urbaine, dispositifs techniques et pratiques sociales cas des quartiers de ruelles hanoïens* (Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme). Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.
- Rahman, M. S. (2013). *Integrating BRT with Rickshaws in Developing Cities: A Case Study on Dhaka City, Bangladesh*. (Thèse de doctorat). University of Leeds.
- Richer, C. (2008). L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*. (Vol. 54). 101-123.
- Roy, A. (2009). Why India cannot plan its cities : informality, insurgence and the idiom of urbanization. *Planning Theory*. (Vol. 8). 76-87.
- Sahabana, M. (n.d.). Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable. Repéré à : www.cidegef.refer.org/douala/SAHABANA.doc
- Schipper, L. Tuan, L.A. et Orn, H. (2008). Measuring the invisible : Quantifying emissions reductions from transport solutions : Hanoi case study. Repéré sur le site du World Resources Institute : <http://www.wri.org/publication/measuring-invisible-hanoi-case-study>
- Sengers, F. et Raven, R. (2014). Metering motorbike mobility: informal transport in transition? *Technology Analysis & Strategic Management*. (Vol. 26). 453-468.
- Sood, A. (2012). A Future for Informal Services? The Cycle Rickshaw Sector as Case Study. *Economic and Political weekly*. (No. 42., Vol. XLVII). 1-20.
- Talvitie, A. (2004, avril). *Does urban transport have future?* Communication présentée à CODATU XI. Bucarest.
- Tangphaisankun, A. (2010). *A study in integrating paratransit as a feeder into mass transit systems in developing countries: a study in Bangkok* (Thèse de doctorat en ingénierie). Yokohama National University.

- Tangphaisankun, A., Nakamura, F. et Okamura, T. (2009). Influences of Paratransit as A Feeder of Mass Transit System in Developing Countries Based on Commuter Satisfaction. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. (Vol.8).
- Tuan, V. et Mateo-Babiano, I. (2013). Motorcycle Taxi Service in Vietnam – Its Socioeconomic Impacts and Policy Considerations. *Eastern Asia Society for Transportation Studies*. (Vol.9). 13-28.
- Turner, S. et Schoenberger, L. (2011). Street Vendor Livelihoods and Everyday Politics in Hanoi, Vietnam: The Seeds of a Diverse Economy? *Urban Studies*. (Vol. 49, 5). 1027–1044.
- Université de Montréal. (2015). Le travail dirigé de la maîtrise en urbanisme : Guide de l'étudiant [Document PDF]. Repéré à : http://urbanisme.umontreal.ca/fileadmin/URB/Mon-espace-info/Infos-pratiques/guide_TD_Final.pdf
- Van Nes, R. (2002). *Design of multimodal transport networks : A hierarchical approach* (Thèse de doctorat). Technische Universiteit Delft.
- Viet Nam Chamber of Commerce and Industry. (2013, 8 janvier). Unemployment Increases. *Viet Nam Chamber of Commerce and Industry*. Repéré à : http://vccinews.com/news_detail.asp?news_id=27768
- Viet Nam News. (2009, 7 juillet). Xe om drivers must now wear uniforms. *Viet Nam News*. Repéré à : <http://vietnamnews.vn/society/189693/xe-om-drivers-must-now-wear-uniforms.html>
- Viet Nam News. (2014, 14 juillet). Rapid bus system set for test run. *Viet Nam News*. Repéré à : <http://vietnamnews.vn/society/261356/rapid-bus-system-set-for-test-run.html>
- Vietnamnet. (2013, 11 mars). Pretty girls work as xe om drivers. *Vietnamnet*. Repéré à <http://english.vietnamnet.vn/fms/society/68388/pretty-girls-work-as-xe-om-drivers.html>.
- Vietnam Online. (n.d.). My Dinh Bus Station (Hanoi). Repéré à : <http://www.vietnamonline.com/transport/my-dinh-bus-station-hanoi.html>
- Whitelegg, J et Williams, N. (2000). Non-motorised Transport and Sustainable Development: Evidence from Calcutta. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*. (Vol. 5). 7-18.
- Whitmarsh, L. (2012). How useful is the Multi-Level Perspective for transport and sustainability research? *Journal of Transport Geography*. (Vol. 24). 483-487.
- Zing News Vietnam. (2009, 27 mars). Từ 1/7: Lái xe ôm phải có phù hiệu, đồng phục. *Zing News*. Repéré à : <http://news.zing.vn/Tu-1-7-Lai-xe-om-phai-co-phu-hieu-dong-phuc-post50271.html>

Annexe A : Questionnaire d'enquête

(Les 130 questionnaires ont été distribués entre le 26 juin et le 9 juillet 2014)

Date (Ngày) :

Heure (Giờ) :

Conditions météorologiques (Điều kiện thời tiết) :

1. **Site de saisie** (Địa điểm khảo sát) :

2. **Sexe du répondant** (Giới tính người tham gia trả lời) :

Homme (Nam)

Femme (Nữ)

Questionnaire (à remplir par le chercheur) (Câu hỏi (được điền bởi người thực hiện phỏng vấn) :

3. **Parmi la liste suivante, à quel groupe d'âge appartenez-vous?** (Theo danh sách sau đây, bạn thuộc nhóm tuổi nào dưới đây?)

Moins de 18 ans (Dưới 18 tuổi) **[FIN DU QUESTIONNAIRE]**

18-35 ans (18-35 tuổi)

36-55 ans (36-55 tuổi)

56 ans et plus (56 tuổi trở lên)

4. **Quelle est votre occupation actuelle?** (Nghề nghiệp hiện nay của bạn?) :

Travailleur (Viên chức, công nhân)

Sans emploi (Chưa có việc làm)

Étudiant (Sinh viên)

Retraité (Người về hưu)

Autre (Trường hợp khác)

5. Considérez-vous que le ménage auquel vous appartenez est (Bạn coi gia đình mình thuộc loại nào) :

Riche (Giàu)

Aisé (Khá giả)

Modérément aisé (Vừa phải)

Pauvre (Khó khăn, nghèo)

6. Est-ce que vous ou le ménage auquel vous appartenez possède au moins une motocyclette ou au moins une voiture? Si c'est le cas, combien? (Có phải bạn hoặc gia đình bạn sở hữu ít nhất 1 chiếc xe máy hoặc 1 chiếc ô tô hay không? Nếu không gia đình bạn có bao nhiêu chiếc?) :

Oui (Có)

Non (Không)

Nombre de motocyclettes dans le ménage (Số lượng xe mô tô trong 1 hộ gia đình) :

Nombre de voitures dans le ménage (Số lượng xe ô tô trong 1 hộ gia đình) :

7. À quelle fréquence utilisez-vous le transport en commun (autobus) ? (Bạn có thường xuyên sử dụng phương tiện giao thông công cộng hay không (oto bus..)?) :

Plus de 10 fois par semaine (Lớn hơn 10 lần mỗi tuần)

De 6 à 10 fois par semaine (Từ 6-10 lần mỗi tuần)

De 1 à 5 fois par semaine (Từ 1-5 lần mỗi tuần)

Quelques fois durant le mois (Một vài lần trong 1 tháng)

Quelques fois durant l'année (Một vài lần trong 1 năm)

8. Vous arrive-t-il d'utiliser les services d'un xe ôm? (Bạn có hay sử dụng dịch vụ xe ôm?) :

Oui (Có)

Non (Không)

9. (Si réponse positive à la question 8) À quelle fréquence utilisez-vous les services d'un xe ôm? (Nếu trong trường hợp có sử dụng xe ôm (câu 8), Tần xuất sử dụng của bạn như thế nào?) :

Plus de 10 fois par semaine (Lớn hơn 10 lần mỗi tuần)

De 6 à 10 fois par semaine (Từ 6-10 lần mỗi tuần)

De 1 à 5 fois par semaine (Từ 1-5 lần mỗi tuần)

Quelques fois durant le mois (Một vài lần trong 1 tháng)

Quelques fois durant l'année (Một vài lần trong 1 năm)

10. (Si réponse positive à la question 8) Vous arrive-t-il d'utiliser les services d'un xe ôm pour une portion de votre trajet et transférer sur une ligne d'autobus ou vice-versa? (Nếu trong trường hợp có sử dụng xe ôm (câu 8), Bạn có sử dụng xe ôm sau đó chuyển sang sử dụng thêm xe bus hay không (hoặc ngược lại) :

Oui (Có)

Non (Không)

11. Est-ce que la présence de xe ôm aux stations/arrêts d'autobus peut être dérangeante pour vous (en raison, par exemple, de comportements insistant de leur part, de l'endroit où ils se trouvent, etc.) ? (Liệu sự có mặt của xe ôm trong các ga/điểm đỗ xe bus có thể gây phiền phức với bạn không (ví dụ vì những thái độ nài nỉ của họ, vì vị trí họ đứng, etc...) ?) :

Oui (Có)

Non (Không)

Raison évoquée (Lý do đưa ra) :

12. Veuillez noter sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie FORTEMENT EN DÉSACCORD et où 5 signifie FORTEMENT D'ACCORD, les affirmations suivantes (Bạn hãy sử dụng thang tỉ lệ từ 1 đến 5, Thang 1 có nghĩa là không đồng ý hoàn toàn và thang 5 có nghĩa là đồng ý hoàn toàn) :

Le xe ôm est un mode de transport sécuritaire (Xe ôm là 1 loại phương tiện an toàn)

Le xe ôm est un mode de transport abordable (Xe ôm là 1 loại phương tiện vừa túi tiền)

Le xe ôm est un mode de transport fiable (disponible lorsque j'en ai besoin, me dépose à l'endroit convenu, au tarif convenu, etc.) (Xe ôm là 1 loại phương tiện vận hành tốt, tiện lợi (có sẵn khi tôi cần và di chuyển tới vị trí theo thỏa thuận với mức phí theo thỏa thuận,etc))

Le xe ôm est un mode de transport rapide (Xe ôm là 1 loại phương tiện nhanh chóng)

Le xe ôm est un mode de transport flexible (Xe ôm là 1 loại phương tiện linh hoạt)

Le xe ôm est un mode de transport pour les pauvres (Xe ôm là 1 loại phương tiện dành cho người nghèo)

13. Est-ce que l'élément suivant pourrait vous faire commencer à utiliser le xe ôm / augmenter votre fréquence d'utilisation du xe ôm (Nommez chaque élément de la liste) ? (Với thành phần nào sau đây liệu bạn sẽ sử dụng xe ôm hoặc đẩy mạnh tần suất sử dụng xe (Chỉ tên các thành phần của list) ?) :

Augmentation de la sécurité (Tăng cường khả năng an toàn)

Installation de compteur (Lắp đặt các máy đo km)

Meilleures interfaces xe ôm / transport collectif (type kiss and ride) (Hình thức tốt hơn cho xe ôm/các phương tiện giao thông công cộng)

Diminution des tarifs (Giảm giá thành)

Augmentation du confort (Tăng cường tiện nghi)

Aucune de ces options (Không có ý kiến)

14. Finalement, pourriez-vous m'énumérer les différents modes de transport que vous utilisez lors de vos trajets quotidiens (pour aller à l'école, au travail, etc.) dans l'ordre dans lequel ceux-ci sont utilisés ? (Cuối cùng, Bạn có thể liệt kê những loại hình phương tiện mà bạn sử dụng trong việc đi lại hàng ngày(đi đến trường, nơi làm việc, etc.) theo thứ tự mà bạn sử dụng) :

Les annexes B, C et D ne sont pas des verbatim des entretiens réalisés, mais plutôt des notes prises lors de l'entretien (dans le cas de l'annexe B) ou à partir d'enregistrements réalisés lors des entretiens (annexes C et D). Dans le cas des conducteurs de mototaxi (annexe B), ceux-ci se sont montrés réticents à être enregistrés, ce qui explique la prise de note lors de l'entretien. Dans le cas des entretiens avec les cadres de compagnie de mototaxi (annexe C), ils ont été, d'une part, traduits simultanément par nos deux assistants de recherche pour que nous puissions réagir aux propos, puis réécouté et traduits (seulement les éléments importants). L'entretien avec le cadre du Tramoc (annexe C) s'est déroulé en anglais et a été enregistré. Seuls les éléments importants ont été traduits et se trouvent à l'annexe C.

Annexe B : Entretiens avec les conducteurs de mototaxi

1. Entretien avec le Conducteur 1 (station de Cầu Giấy, 10 juillet 2014)

1. Quel âge avez-vous ? (Bạn bao nhiêu tuổi ?)

47 ans

2. Depuis combien de temps travaillez-vous comme xe ôm ? (Bạn đã lái xe ôm trong thời gian bao lâu ?)

7 ans

3. Travaillez-vous toujours à partir de la station/arrêt d'autobus ? Sinon, à partir d'où ? (Bạn thường xuyên làm việc ở bến xe hay điểm đỗ xe bus ? Nếu không bạn thường làm ở đâu ?)

Il travaille toujours à partir de la station Cau Giay. Il affirme qu'il pourrait changer d'endroit, mais devrait alors demander au Comité de quartier concerné. Selon lui, le chef

du groupe vient de manière régulière à la station pour faire la surveillance et s'assurer que tous les xe ôm qui y travaillent sont bels et bien inscrits sur la « liste ».

4. Quel type de client servez-vous le plus souvent [étudiant, travailleur, retraité, jeune, vieux, homme, femme, etc.]? (Bạn thường xuyên chở khách hàng nào nhiều nhất (Sinh viên, người lao động, người về hưu, thanh niên, người già, phụ nữ, đàn ông, ...etc) ?)

Principalement des travailleurs

5. Avez-vous observé une baisse ou une hausse de votre clientèle dans les dernières années? Explicitiez... (Bạn có nhận thấy được sự sụt giảm hay gia tăng lượng khách trong những năm gần đây của bạn ? Lí do,giải thích ?)

Il a constaté une diminution dans la clientèle, qu'il attribue au développement des transports collectifs et à la crise économique.

6. Selon vous, quelle est la distance moyenne des trajets que vous effectuez (en mètre ou kilomètre)? (Theo bạn, khoảng cách trung bình những quãng đường mà bạn thực hiện là bao nhiêu (tính bằng m hoặc km)) ?

Environ 4 ou 5 km

7. Travaillez-vous seul ou en groupe ? Existe-t-il une certaine hiérarchie dans les groupes travaillant à partir de la station/arrêt d'autobus où vous travaillez normalement ? Si c'est le cas, avez-vous un chef de groupe? (Bạn làm việc cá nhân hay làm nhóm ? Có tồn tại 1 thứ bậc trong nhóm của bạn tại sân ga hay điểm đỗ xe bus hoặc là tại nơi bạn thường xuyên làm việc ? Nếu có, trong nhóm bạn có trưởng nhóm chứ ?)

Il travaille en groupe, avec un chef (du Comité de quartier). Il n'existe aucune hiérarchie au sein du groupe.

8. Si vous le souhaitiez, pourriez-vous travailler à partir d'un autre endroit que la station/arrêt d'autobus ? Si non, qu'est-ce qui pourrait vous en empêcher? Est-ce que quelqu'un pourrait [le chef d'un autre groupe – si cela s'applique –, les conducteurs, la police, etc.] vous réprimander si vous décidiez de le faire?

Explicitiez. (Nếu muốn liệu bạn có thể làm việc ở một điểm đỗ khác ngoài ga hoặc điểm dừng xe bus hay không ? Nếu không, ai là người có thể ngăn bạn làm điều đó ? Liệu có ai sẽ mắng, trách bạn nếu bạn quyết định làm tại một nơi khác hay không(Nhóm trưởng của 1 nhóm khác, những người lái xe, cảnh sát, etc) ? Lí do ?)

Non. Il devrait selon lui s'inscrire auprès d'un Comité de quartier différent pour pouvoir travailler ailleurs. C'est le cas de tous les lieux « importants » (comme les pôles intermodaux et les stations d'autobus), qui sont gérés par les Comités de quartier. Cependant, il n'est pas nécessaire de s'inscrire si l'on désire travailler à partir d'arrêts d'autobus réguliers.

Il a l'obligation d'acheter une veste de travail au Comité de quartier. Normalement, il doit également payer 150 000 VND/mois pour avoir le droit de travailler à partir de la station Cau Giay. Cependant il n'a pas suffisamment d'argent pour pouvoir payer ce mois-ci (et le « chef » se montre compréhensif).

9. Seriez-vous d'accord pour que le gouvernement réglemente (contrôle des véhicules, taxes à payer, identification des motos-taxis, etc.) les services de xe ôm? Quels seraient les avantages et les inconvénients selon vous? (Bạn có đồng ý để chính quyền quản lý dịch vụ xe ôm này hay không (như quản lý phương tiện, nộp thuế, cung cấp số chứng minh cho các xe ôm..) Theo bạn đâu là những lợi ích và những khuyết điểm của việc này ?)

Il est d'accord. Il affirme que cela pourrait être plus sécuritaire pour lui et le client.

10. Accepteriez-vous que l'on installe un compteur sur votre motocyclette afin de fixer les tarifs selon la distance parcourue? Quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle pratique selon vous? (Bạn sẽ chấp nhận đặt một máy đo km trên

xe của bạn để có thể tính chi phí theo khoảng cách của chuyến đi hay không ? Theo bạn đâu là những lợi ích và những điều bất lợi của việc làm này ?)

Si le comité de quartier auquel il appartient le souhaite, il est d'accord.

11. Aimeriez-vous que la ville aménage des endroits dédiés au xe ôm à proximité des stations/arrêts de transport collectif ? Quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle pratique selon vous? (Bạn có mong muốn thành phố sẽ sắp xếp những điểm dành riêng cho xe ôm gần với ga hoặc điểm đỗ phương tiện công cộng ? Theo bạn đâu là những lợi ích và khuyết điểm của việc làm này)

Il est d'accord. Cependant, il affirme qu'il est important de solliciter le client directement aux portes des autobus.

2. Entretien avec le Conducteur 2 (station de Cầu Giấy, 10 juillet 2014)

1. Quel âge avez-vous ? (Bạn bao nhiêu tuổi ?)

36 ans

2. Depuis combien de temps êtes-vous xe ôm ? (Bạn đã lái xe ôm trong thời gian bao lâu ?)

Environ 6 ans

3. Travaillez-vous toujours à partir de la station/arrêt d'autobus [My Dinh / arrêt d'autobus]? Sinon, à partir d'où ? (Bạn thường xuyên làm việc ở bến xe hay điểm đỗ xe bus ? Nếu không bạn thường làm ở đâu ?)

Il travaille toujours à partir de la station Cau Giay. La gestion du site est réalisée par le Comité de quartier Ngọc Khánh. C'est le Comité qui distribue les vestes identifiant les xe ôm qui travaillent sur ce site. Les employés du Tramoc, qui travaillent dans la cabine située sur la plate-forme, n'ont rien à voir avec les xe ôm.

4. Quel type de client servez-vous le plus souvent [étudiant, travailleur, retraité, jeune, vieux, homme, femme, etc.]? (Bạn thường xuyên chở khách hàng nào nhiều nhất (Sinh viên, người lao động, người về hưu, thanh niên, người già, phụ nữ, đàn ông, ...etc) ?)

Principalement des étudiants (autant d'hommes que de femmes)

5. Avez-vous observé une baisse ou une hausse de votre clientèle dans les dernières années? Explicitiez... (Bạn có nhận thấy được sự sụt giảm hay gia tăng lượng khách trong những năm gần đây của bạn ? Lí do,giải thích ?)

Il n'a pas remarqué de baisse ou de hausse, la clientèle est restée stable dans les dernières années.

6. Selon vous, quelle est la distance moyenne des trajets que vous effectuez (en mètre ou kilomètre)? (Theo bạn, khoảng cách trung bình những quãng đường mà bạn thực hiện là bao nhiêu (tính bằng m hoặc km) ?)

Environ 5 ou 6 kilomètres.

7. Travaillez-vous seul ou en groupe ? Existe-t-il une certaine hiérarchie dans les groupes travaillant à partir de la station/arrêt d'autobus où vous travaillez normalement ? Si c'est le cas, avez-vous un chef de groupe? (Bạn làm việc cá nhân hay làm nhóm ? Có tồn tại 1 thứ bậc trong nhóm của bạn tại sân ga hay điểm đỗ xe bus hoặc là tại nơi bạn thường xuyên làm việc ? Nếu có, trong nhóm bạn có trưởng nhóm chứ ?)

Les xe ôm travaillent en groupe, mais il y a un chef élu (pour lequel les xe ôm ont voté). Celui-ci aurait comme mandat de maintenir l'harmonie au sein du groupe.

8. Si vous le souhaitiez, pourriez-vous travailler à partir d'un autre endroit que la station/arrêt d'autobus ? Si non, qu'est-ce qui pourrait vous en empêcher? Est-ce

que quelqu'un pourrait [le chef d'un autre groupe – si cela s'applique –, les conducteurs, la police, etc.] vous réprimander si vous décidiez de le faire?

Explicitiez. (Nếu muốn liệu bạn có thể làm việc ở một điểm đỗ khác ngoài ga hoặc điểm dừng xe bus hay không ? Nếu không, ai là người có thể ngăn bạn làm điều đó ? Liệu có ai sẽ mắng, trách bạn nếu bạn quyết định làm tại một nơi khác hay không(Nhóm trưởng của 1 nhóm khác, những người lái xe, cảnh sát, etc) ? Lí do ?)

Il ne sais pas.

9. Seriez-vous d'accord pour que le gouvernement réglemente (contrôle des véhicules, taxes à payer, identification des motos-taxis, etc.) les services de xe ôm? Quels seraient les avantages et les inconvénients selon vous? (Bạn có đồng ý để chính quyền quản lý dịch vụ xe ôm này hay không (như quản lí phương tiện, nộp thuế, cung cấp số chứng minh cho các xe ôm..) Theo bạn đâu là những lợi ích và những khuyết điểm của việc này ?)

Il est d'accord avec le concept. Cependant, il affirme qu'il est heureux avec la manière dont la station est gérée par le Comité de quartier. La veste qui l'identifie permet, selon lui, de mettre le client en confiance quant à la qualité du service offert.

10. Accepteriez-vous que l'on installe un compteur sur votre motocyclette afin de fixer les tarifs selon la distance parcourue? Quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle pratique selon vous? (Bạn sẽ chấp nhận đặt một máy đo km trên xe của bạn để có thể tính chi phí theo khoảng cách của chuyến đi hay không ? Theo bạn đâu là những lợi ích và những điều bất lợi của việc làm này ?)

Il n'est pas d'accord. Sans compteur, il affirme qu'il peut gagner « 100% de l'argent », alors que ce ne serait pas le cas avec un compteur.

3. Entretien avec le Conducteur 3 (station de Mỹ Đình, 9 juillet 2014)

1. **Quel âge avez-vous ?** (Bạn bao nhiêu tuổi ?)

52 ans

2. **Depuis combien de temps êtes-vous xe ôm ?** (Bạn đã lái xe ôm trong thời gian bao lâu ?)

Environ 10 ans

3. **Travaillez-vous toujours à partir de la station/arrêt d'autobus My Dinh ? Sinon, à partir d'où ?** (Bạn thường xuyên làm việc ở bến xe hay điểm đỗ xe bus ? Nếu không bạn thường làm ở đâu ?)

Il travaille toujours à partir de l'arrêt d'autobus situé près de la station My Dinh (côté est du 3^e périphérique – de l'autre côté du tunnel –). Il affirme qu'il pourrait travailler directement à la station My Dinh, mais devrait payer pour acheter son uniforme. Selon lui, « l'industrie » du xe ôm est beaucoup plus organisée à My Dinh, alors qu'il est beaucoup plus libre là où il travaille.

4. **Quel type de client servez-vous le plus souvent [étudiant, travailleur, retraité, jeune, vieux, homme, femme, etc.]?** (Bạn thường xuyên chở khách hàng nào nhiều nhất (Sinh viên, người lao động, người về hưu, thanh niên, người già, phụ nữ, đàn ông, ...etc) ?)

Principalement des étudiants.

5. **Avez-vous observé une baisse ou une hausse de votre clientèle dans les dernières années? Explicitiez...** (Bạn có nhận thấy được sự sụt giảm hay gia tăng lượng khách trong những năm gần đây của bạn ? Lí do,giải thích ?)

Il a remarqué une diminution. Il attribue cette baisse dans la clientèle au nombre plus important de xe ôm travaillant à partir de la station de bus, aux autobus plus nombreux et à l'industrie du taxi.

6. Selon vous, quelle est la distance moyenne des trajets que vous effectuez (en mètre ou kilomètre)? (Theo bạn, khoảng cách trung bình những quãng đường mà bạn thực hiện là bao nhiêu (tính bằng m hoặc km)) ?

Environ 5 kilomètres.

7. Travaillez-vous seul ou en groupe ? Existe-t-il une certaine hiérarchie dans les groupes travaillant à partir de la station/arrêt d'autobus où vous travaillez normalement ? Si c'est le cas, avez-vous un chef de groupe? (Bạn làm việc cá nhân hay làm nhóm ? Có tồn tại 1 thứ bậc trong nhóm của bạn tại sân ga hay điểm đỗ xe bus hoặc là tại nơi bạn thường xuyên làm việc ? Nếu có, trong nhóm bạn có trưởng nhóm chứ ?)

Les xe ôm travaillent en groupe, mais il n'y a pas de chef désigné. Il n'y a pas, selon lui, de hiérarchie non plus. Il accepterait sans problème de nouveaux xe ôm dans le groupe. Également, il ne donne d'argent à personne, mais doit fuir lorsque la police arrive, puisqu'elle celle-ci lui réclame généralement 20 000 VND.

8. Si vous le souhaitiez, pourriez-vous travailler à partir d'un autre endroit que la station/arrêt d'autobus ? Si non, qu'est-ce qui pourrait vous en empêcher? Est-ce que quelqu'un pourrait [le chef d'un autre groupe – si cela s'applique –, les conducteurs, la police, etc.] vous réprimander si vous décidiez de le faire?

Explicitiez. (Nếu muốn liệu bạn có thể làm việc ở một điểm đỗ khác ngoài ga hoặc điểm dừng xe bus hay không ? Nếu không, ai là người có thể ngăn bạn làm điều đó ? Liệu có ai sẽ mắng, trách bạn nếu bạn quyết định làm tại một nơi khác hay không(Nhóm trưởng của 1 nhóm khác, những người lái xe, cảnh sát, etc) ? Lí do ?)

Il pourrait, mais ne le souhaite pas, car cela impliquerait de créer de nouvelles relations de travail. Il pourrait aller travailler directement à My Dinh, mais devrait payer 20 000 VDN par jour en plus de la veste qui coûte 100 000 VDN.

9. Seriez-vous d'accord pour que le gouvernement réglemente (contrôle des véhicules, taxes à payer, identification des motos-taxis, etc.) les services de xe ôm? Quels seraient les avantages et les inconvénients selon vous? (Bạn có đồng ý để chính quyền quản lý dịch vụ xe ôm này hay không (như quản lí phương tiện, nộp thuế, cung cấp số chứng minh cho các xe ôm..) Theo bạn đâu là những lợi ích và những khuyết điểm của việc này ?)

Il affirme qu'il y aurait certains avantages (il cite les « meilleures conditions pour les clients » et la sécurité renforcée), mais pense que ces mesures pourraient lui coûter cher.

10. Accepteriez-vous que l'on installe un compteur sur votre motocyclette afin de fixer les tarifs selon la distance parcourue? Quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle pratique selon vous? (Bạn sẽ chấp nhận đặt một máy đo km trên xe của bạn để có thể tính chi phí theo khoảng cách của chuyến đi hay không ? Theo bạn đâu là những lợi ích và những điều bất lợi của việc làm này ?)

Il n'est pas d'accord. Les clients lui font déjà confiance et les prix sont clairs : il ne voit donc pas l'intérêt.

4. Communication avec le Conducteur 4 (station de Mỹ Đình, 9 juillet 2014)

Selon lui, il est nécessaire de payer 20 000 VND par jour au gardien (qu'il qualifie de bandit) pour travailler à la station. Plusieurs xe ôm ont une veste identifiée à Thang Long, mais celle-ci n'est pas importante et peut être achetée n'importe où autour de la station. Cette veste ne sert qu'à attirer les clients et à les mettre en confiance.

5. Communication avec le Conducteur 5 (station de Mỹ Đình, 9 juillet 2014)

Il affirme qu'il est obligé de payer 20 000 VND pour garer sa moto et qu'il doit acheter une veste au gardien.

Pour travailler autour de la station, il faut payer le gardien. Ce dernier note les numéros de plaque minéralogique des motos.

6. Entretien avec le Conducteur 6 (arrêt d'autobus sur Kim Ma, 2 juillet 2014)

1. Quel âge avez-vous ? (Bạn bao nhiêu tuổi ?)

31 ans

2. Depuis combien de temps travaillez-vous comme xe ôm ? (Bạn đã lái xe ôm trong thời gian bao lâu ?)

2 ans

3. Travaillez-vous toujours à partir de la station/arrêt d'autobus ? Sinon, à partir d'où ? (Bạn thường xuyên làm việc ở bến xe hay điểm đỗ xe bus ? Nếu không bạn thường làm ở đâu ?)

Il travaille toujours à partir du même arrêt.

4. Quel type de client servez-vous le plus souvent [étudiant, travailleur, retraité, jeune, vieux, homme, femme, etc.]? (Bạn thường xuyên chở khách hàng nào nhiều nhất (Sinh viên, người lao động, người về hưu, thanh niên, người già, phụ nữ, đàn ông, ...etc) ?)

Principalement des travailleurs.

5. Avez-vous observé une baisse ou une hausse de votre clientèle dans les dernières années? Explicitez... (Bạn có nhận thấy được sự sụt giảm hay gia tăng lượng khách trong những năm gần đây của bạn ? Lí do,giải thích ?)

Il a remarqué une diminution. Il attribue cette baisse dans la clientèle aux problèmes économiques et au fait que les gens optent de plus en plus pour le bus.

6. Selon vous, quelle est la distance moyenne des trajets que vous effectuez (en mètre ou kilomètre)? (Theo bạn, khoảng cách trung bình những quãng đường mà bạn thực hiện là bao nhiêu (tính bằng m hoặc km)) ?

Environ 5 kilomètres.

7. Travaillez-vous seul ou en groupe ? Existe-t-il une certaine hiérarchie dans les groupes travaillant à partir de la station/arrêt d'autobus où vous travaillez normalement ? Si c'est le cas, avez-vous un chef de groupe? (Bạn làm việc cá nhân hay làm nhóm ? Có tồn tại 1 thứ bậc trong nhóm của bạn tại sân ga hay điểm đỗ xe bus hoặc là tại nơi bạn thường xuyên làm việc ? Nếu có, trong nhóm bạn có trưởng nhóm chứ ?)

Les xe ôm travaillent en groupe, mais il n'y a pas de chef désigné. Il n'y a pas, selon lui, de hiérarchie non plus. Il est prêt à accepter de nouveaux xe ôm dans le groupe.

8. Si vous le souhaitiez, pourriez-vous travailler à partir d'un autre endroit que la station/arrêt d'autobus ? Si non, qu'est-ce qui pourrait vous en empêcher? Est-ce que quelqu'un pourrait [le chef d'un autre groupe – si cela s'applique –, les conducteurs, la police, etc.] vous réprimander si vous décidiez de le faire?

Explicitez. (Nếu muốn liệu bạn có thể làm việc ở một điểm đỗ khác ngoài ga hoặc điểm dừng xe bus hay không ? Nếu không, ai là người có thể ngăn bạn làm điều đó ? Liệu có ai sẽ mắng, trách bạn nếu bạn quyết định làm tại một nơi khác hay không(Nhóm trưởng của 1 nhóm khác, những người lái xe, cảnh sát, etc) ? Lí do ?)

Il considère qu'il pourrait aller travailler à partir d'un autre endroit, mais ne le souhaite pas. Il prétend également qu'il ne verrait pas d'inconvénients à accueillir de nouveaux xe ôm à cet arrêt. Il justifie cette position en évoquant la situation économique précaire des xe ôm de façon générale et sur l'importance de s'entraider.

À cet arrêt, c'est chacun son tour de s'installer à l'intérieur de l'abribus. Selon lui, être dans l'abribus représente une opportunité. Malgré cela, le client est libre de choisir le xe ôm qu'il souhaite.

9. Seriez-vous d'accord pour que le gouvernement réglemente (contrôle des véhicules, taxes à payer, identification des motos-taxis, etc.) les services de xe ôm? Quels seraient les avantages et les inconvénients selon vous? (Bạn có đồng ý để chính quyền quản lý dịch vụ xe ôm này hay không (như quản lý phương tiện, nộp thuế, cung cấp số chứng minh cho các xe ôm..) Theo bạn đâu là những lợi ích và những khuyết điểm của việc này ?)

Il n'est pas d'accord : il affirme que cela représenterait une perte d'argent, à cause des taxes à payer. Il croit qu'identifier les xe ôm serait inutile puisqu'il considère qu'il a déjà une relation privilégiée avec la clientèle [et donc qu'il n'a pas à les mettre plus en confiance en étant formellement identifié].

10. Accepteriez-vous que l'on installe un compteur sur votre motocyclette afin de fixer les tarifs selon la distance parcourue? Quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle pratique selon vous? (Bạn sẽ chấp nhận đặt một máy đo km trên xe của bạn để có thể tính chi phí theo khoảng cách của chuyến đi hay không ? Theo bạn đâu là những lợi ích và những điều bất lợi của việc làm này ?)

Il n'est pas d'accord, cela constituerait une perte d'argent pour lui.

Annexe C : Entretiens avec les cadres des compagnies de mototaxi

1. Entretien avec un cadre de la compagnie Than Phat (8 juillet 2014)

1. Quel poste occupez-vous dans la compagnie? (Vị trí của bạn trong công ty?)

Directeur

2. Depuis quand votre compagnie existe-t-elle? D'où vous est venue l'idée?

Pouvez-vous nous raconter brièvement l'histoire de votre compagnie? (Công ty bạn tồn tại được bao lâu? Bạn lấy ý tưởng từ đâu? Bạn có thể kể ngắn gọn câu chuyện của công ty bạn được k?)

Deux ans

L'idée lui est venue lors d'un voyage en Indonésie où il a constaté qu'il existait des compagnies de mototaxis. Après 4 ans, il a finalement lancé sa compagnie.

3. Pouvez-vous nous parler de la structure organisationnelle de votre compagnie?

(Bạn có thể kể qua về cơ cấu công ty bạn?)

Les conducteurs ne reçoivent pas de salaire fixe. Chaque xe ôm conserve environ 70% des revenus, le reste va à la compagnie.

4. Combien d'employés comptez-vous? À partir d'où travaillent-ils? D'un seul ou de plusieurs endroits? Savez-vous si ceux-ci étaient xe ôm avant de rejoindre la compagnie? Si c'est le cas, qu'est-ce qui les a, selon vous, poussé à entrer dans votre compagnie plutôt que de continuer à offrir leur service de façon

indépendante? (Trong công ty bạn có bao nhiêu thành viên? Họ làm việc từ đâu? 1 địa điểm hay nhiều địa điểm? Bạn có biết những người này đã làm xe ôm trước khi vào công ty bạn k? Nếu biết theo bạn, điều gì đã thúc đẩy họ gia nhập công ty bạn hơn là việc họ tiếp tục làm việc 1 cách độc lập?)

La compagnie compte 75 employés qui travaillent pour la plupart à la station My Dinh.

Pour lui, il est nécessaire d'entretenir de bonnes relations avec les autorités de la station. Chaque mois, une somme est versée à une personne pour avoir le droit d'y travailler.

La plupart des employés sont étudiants. Il est difficile de recruter du personnel expérimenté. Maintenant, comme le xe ôm est davantage vu comme un métier formel, il peut recruter des employés plus expérimentés.

Les principaux avantages des xe om qui travaillent pour cette compagnie sont :

- être assuré d'une protection par l'organisation*
- avoir un sentiment d'appartenance*

5. L'utilisation de compteur, des conducteurs formellement identifiés et une « hotline » mise au service des utilisateurs représentent, à mon avis, de véritables innovations. Il y a actuellement une réflexion sur le business et sur la place que doit jouer le xe om dans les transports à Hanoi. Pouvez-vous nous faire part de votre réflexion à ce sujet? Quel rôle doit selon vous jouer le xe om aujourd'hui et dans le futur, en tenant compte des nombreux projets de transport collectif (métro et Bus Rapid Transit)? (Việc sử dụng máy đo công tơ, quản lý, xác định nhân viên và hệ thống điện đàm liên lạc đã được sử dụng , theo ý tôi đó là 1 sự đổi mới thực sự, rõ ràng rằng cần có 1 suy nghĩ thực sự về vấn đề kinh doanh cũng như địa điểm của xe ôm trong giao thông của hà nội. Bạn có thể chia sẻ cho chúng tôi suy nghĩ này? Đây là vai trò của xe ôm ngày nay và trong tương lai, với sự phát triển của giao thông công cộng khác như tàu điện hay xe bus tốc độ cao?)

Il pense que le compteur est le meilleur moyen de contrôler les employés. Il affirme cependant qu'il est nécessaire d'améliorer les compteurs, puisque certains employés les trafiquent pour augmenter le prix des courses.

Le xe om est très pratique, en particulier dans la circulation dense et dans les nombreuses rues étroites de la ville. Il considère également le service comme abordable pour toutes les classes de la société.

Il pense que sa compagnie se développera rapidement dans les prochaines années. Il prévoit également élargir la gamme de service offert (livraison de bagage, livraison de colis postal, etc.)

Il croit que le xe om va se développer, et ce, malgré les projets de transports lourds en cours, car il existe beaucoup de rues étroites, dans lesquels les autobus et les plus gros véhicules ne peuvent s'aventurer.

6. Comment caractériseriez-vous votre clientèle (hommes, femmes, jeunes, personnes âgées)? Avez-vous observé une hausse ou une baisse de votre clientèle depuis que vous existez? Dans un cas ou dans l'autre, pourquoi selon vous? (Tính cách khách hàng của bạn như thế nào? Bạn có nhận thấy sự tăng hoặc giảm số lượng khách hàng từ khi công ty bạn thành lập? Tại sao?)

Il n'y a pas de clientèle spécifique. Il a remarqué une augmentation de sa clientèle depuis les débuts de sa compagnie.

Il a remarqué que plusieurs clients doutaient fortement de l'exactitude des compteurs et qu'ils croyaient que les xe om ne les utilisaient que pour « décorer ». Il affirme que la clientèle est désormais plus en confiance.

7. Tenez-vous des statistiques sur la distance ou le prix moyen d'une course? Si c'est le cas, est-il possible d'y avoir accès? (Bạn có nắm được những số liệu thống kê theo khoảng cách hoặc giá trung bình của mỗi chuyến đi. Nếu trong trường hợp có, liệu bạn có thể tiếp cận nó k?)

Environ 20 courses par jour, pour un total de 100km par jour.

8. À Bangkok, certains aménagements de type *kiss and ride* (débarcadère/station dédiée pour les motos-taxis) ont été construits dans des stations d'autobus importantes afin d'améliorer la connectivité entre les modes de transport. Croyez-vous qu'il s'agirait là d'une idée intéressante pour Hanoi ? Explicitez. (Tại Bangkok, một vài kiểu quy hoạch như kiss and ride (trạm thả khách) (bến / trạm dành riêng cho taxi xe máy) được xây dựng ở trạm xe buýt lớn để tăng cường kết nối giữa các phương tiện giao thông. Bạn có nghĩ rằng đây sẽ là một ý tưởng thú vị về Hà Nội? Làm rõ.)

Il aime l'idée, mais affirme que c'est difficile à réaliser au Vietnam en raison du manque d'intérêt du gouvernement.

Il a écrit une lettre avec d'autres compagnies de xe om (dont Than Thien) pour demander s'il était possible d'aménager un lieu spécifique, dédié au xe om, comme c'est actuellement le cas pour les taxis. Il n'a pas obtenu de réponse.

Il y a 12 compagnies de xe om à Hanoi.

9. Quels sont les avantages selon vous d'une compagnie comme la vôtre pour la clientèle? Et pour les xe om travaillant au sein de votre compagnie? Explicitez.

(Theo bạn, đâu là những điểm mạnh của công ty bạn đối với khách hàng? Và đối với những người xe om làm trong công ty bạn. Giải thích?)

Les avantages de la compagnie pour la clientèle :

- Une image de marque respectée;*
- La qualité des services offerts, l'utilisation de compteur, les prix raisonnables, etc.;*
- L'image positive de la compagnie et l'utilisation des meilleurs équipements (motos, casques, etc.).*

Les avantages de la compagnie pour les employés :

- La compagnie fournit des services de soutien (aide financière et organisationnelle - elle aide les xe ôm a trouver des logements -) pendant 3 mois afin de les aider à stabiliser leur vie.

10. Vous arrive-t-il de recevoir des commentaires positifs ou, au contraire, des plaintes de la part de la clientèle? Quelles sont-elles? (Bạn đến đâu để nhận được những phản hồi tích cực hoặc những phàn nàn từ phía khách hàng? Và những phản hồi đó là gì?)

Comme il y a une centrale téléphonique, les clients peuvent rejoindre la compagnie pour donner leur avis.

Plaintes les plus communes :

- Compteurs trafiqués;

- Excès de vitesse.

11. Est-ce que certains des xe ôm travaillant pour votre compagnie ont déjà eu des conflits avec certains autres xe ôm travaillant à leur compte? Si c'est le cas, que s'est-il passé? Explicitez. (Có phải một số xe ôm của công ty bạn họ có xích mích với 1 số xe ôm khác của công ty khác không? Nếu có chuyện gì đã xảy ra, giải thích?)

Dans les premiers temps, il y a eu certains conflits, à My Dinh par exemple. Lorsque les autres xe om ont compris que, comme eux, la compagnie devait payer pour y travailler, les conflits ont cessés.

12. Informations complémentaires

Selon lui, il existe 12 compagnies de xe ôm à Hanoi, mais il entretient des relations avec 4 compagnies. À My Dinh, il y aurait 8 différentes compagnies qui y travaillent.

Xe Ôm Than Thien est la plus vieille compagnie de xe ôm à Hanoi. Il affirme que les xe ôm qui travaillent pour lui gagnent environ 11 000 000 VND/mois.

Les xe ôm qui travaillent pour lui doivent suivre un code de conduite. Par exemple, ils peuvent demander ou solliciter les clients potentiels, mais pas insister outre mesure.

Il affirme que les compteurs qu'il utilise ne sont pas tout à fait adaptés. Ils peuvent facilement être modifiés et encouragent la fraude par les chauffeurs. Il utilise le matériel et les services de la compagnie ADSUN (<http://www.adsun.com.vn/Trang/trangchu1.aspx>).

Il aimerait éventuellement joindre ses efforts avec d'autres compagnies de xe ôm et développer une application (smartphone) pour que le client puisse lui-même appeler le xe ôm le plus près. De cette manière, il pourrait économiser sur les téléphonistes.

2. Entretien avec un cadre de la compagnie Than Thien (15 juillet 2014)

1. Quel poste occupez-vous dans la compagnie? (Vị trí của bạn trong công ty?)

Directeur et fondateur de la compagnie

2. Depuis quand votre compagnie existe-t-elle? D'où vous est venue l'idée?

Pouvez-vous nous raconter brièvement l'histoire de votre compagnie? (Công ty bạn tồn tại được bao lâu? Bạn lấy ý tưởng từ đâu? Bạn có thể kể ngắn gọn câu chuyện của công ty bạn được không?)

Il a eu l'idée lorsqu'il était étudiant, en constatant les principaux points négatifs des xe ôm indépendants (insistance, manque de sécurité, etc.)

3. Pouvez-vous nous parler de la structure organisationnelle de votre compagnie?

(Bạn có thể kể qua về cơ cấu công ty bạn?)

Voir le site de la compagnie (<http://www.xeomthanthien.vn/>)

4. Combien d'employés comptez-vous? À partir d'où travaillent-ils? D'un seul ou de plusieurs endroits? Savez-vous si ceux-ci étaient xe ôm avant de rejoindre la compagnie? Si c'est le cas, qu'est-ce qui les a, selon vous, poussé à entrer dans votre compagnie plutôt que de continuer à offrir leur service de façon

indépendante? (Trong công ty bạn có bao nhiêu thành viên? Họ làm việc từ đâu? 1 địa điểm hay nhiều địa điểm? Bạn có biết những người này đã làm xe ôm trước khi vào công ty bạn k? Nếu biết theo bạn, điều gì đã thúc đẩy họ gia nhập công ty bạn hơn là việc họ tiếp tục làm việc 1 cách độc lập?)

La compagnie compte plus de 100 employés, qui travaillent dans 5 à 7 lieux différents (dont les stations My Dinh et Le Duan). À My Dinh, les xe ôm travaillent à l'extérieur de l'enceinte.

Il aimerait avoir un endroit dédié aux xe ôm à l'intérieur de l'enceinte et a même fait des démarches en ce sens, mais sans réponse. Selon lui, les différents palliés décisionnels impliqués dans les questions de transport ne considèrent pas les xe ôm indépendants, ni une compagnie comme la sienne.

5. Comment caractériseriez-vous votre clientèle (hommes, femmes, jeunes, personnes âgées)? Avez-vous observé une hausse ou une baisse de votre clientèle depuis que vous existez? Dans un cas ou dans l'autre, pourquoi selon vous? (Tính cách khách hàng của bạn như thế nào? Bạn có nhận thấy sự tăng hoặc giảm số lượng khách hàng từ khi công ty bạn thành lập? Tại sao?)

Il ne sait pas exactement de quels groupes est formée sa clientèle.

Il emploie principalement des étudiants et quelques anciens xe ôm.

6. L'utilisation de compteur, des conducteurs formellement identifiés et une « hotline » mise au service des utilisateurs représentent, à mon avis, de véritables innovations. Il y a actuellement une réflexion sur le business et sur la place que doit jouer le xe om dans les transports à Hanoi. Pouvez-vous nous faire part de votre réflexion à ce sujet? Quel rôle doit selon vous jouer le xe om aujourd'hui et

dans le futur, en tenant compte des nombreux projets de transport collectif (métro et Bus Rapid Transit)?

(Việc sử dụng máy đo công tơ, quản lý, xác định nhân viên và hệ thống điện đàm liên lạc đã được sử dụng, theo ý tôi đó là 1 sự đổi mới thực sự, rõ ràng rằng cần có 1 suy nghĩ thực sự về vấn đề kinh doanh cũng như địa điểm của xe ôm trong giao thông của hà nội. Bạn có thể chia sẻ cho chúng tôi suy nghĩ này? Đây là vai trò của xe ôm ngày nay và trong tương lai, với sự phát triển của giao thông công cộng khác như tàu điện hay xe bus tốc độ cao?)

Il croit que son service devrait être davantage considéré par les autorités. Le service offert peut, selon lui, jouer un rôle dans la mobilité puisque l'étroitesse des rues de Hanoi fait de la moto un mode de transport de choix.

Il affirme que la technologie des compteurs qu'il utilise n'est pas au point.

7. Tenez-vous des statistiques sur la distance ou le prix moyen d'une course? Si

c'est le cas, est-il possible d'y avoir accès? (Bạn có nắm được những số liệu thống kê theo khoảng cách hoặc giá trung bình của mỗi chuyến đi. Nếu trong trường hợp có, liệu bạn có thể tiếp cận nó k?)

Il n'a pas de statistiques officielles ou compilées. Cependant, il sait qu'un xe ôm moyen dans sa compagnie voyage entre 150 à 200 km/jour.

Le salaire dépend du nombre de kilomètres parcourus. Le conducteur garde environ 70% de l'argent qu'il perçoit par jour, le reste va à la compagnie.

8. Quels sont les avantages selon vous d'une compagnie comme la vôtre pour la clientèle? Et pour les xe ôm travaillant au sein de votre compagnie? Explicitiez.

(Theo bạn, đây là những điểm mạnh của công ty bạn đối với khách hàng? Và đối với những người xe ôm làm trong công ty bạn. Giải thích?)

Pour la clientèle :

- Prix avantageux, moins cher selon lui que les autres xe ôm.

Pour les xe ôm :

- les lieux de travail sont organisés par la compagnie. Celle-ci s'organise avec les autorités (police et autorités des stations de bus/train) pour être toléré.

9. Vous arrive-t-il de recevoir des commentaires positifs ou, au contraire, des plaintes de la part de la clientèle? Quelles sont-elles?

Commentaires positifs : prix fixes.

Commentaires négatifs :

- mauvaise perception du service (à cause de la mauvaise perception des xe ôm en général);*
- allongement des trajets par les conducteurs (pour faire plus d'argent);*
- les conducteurs demandent parfois plus d'argent à la fin de la course.*

10. Est-ce que certains des xe ôm travaillant pour votre compagnie ont déjà eu des conflits avec certains autres xe ôm travaillant à leur compte? Si c'est le cas, que s'est-il passé? Explicitez. (Có phải một số xe ôm của công ty bạn họ có xích mích với 1 số xe ôm khác của công ty khác không? Nếu có chuyện gì đã xảy ra, giải thích?)

Il y a parfois des conflits de nature territoriale entre les xe ôm de sa compagnie et ceux d'autres compagnies ou avec des xe ôm indépendants.

3. Entretien avec un cadre de la compagnie Auco (23 juillet 2014)

1. Quel poste occupez-vous dans la compagnie? (Vị trí của bạn trong công ty?)

Directeur.

2. Depuis quand votre compagnie existe-t-elle? D'où vous est venue l'idée? Pouvez-vous nous raconter brièvement l'histoire de votre compagnie? (Công ty bạn

tồn tại được bao lâu? Bạn lấy ý tưởng từ đâu? Bạn có thể kể ngắn gọn câu chuyện của công ty bạn đư
k?)

La compagnie existe depuis novembre 2013.

Lors de vacances en Thaïlande, il a vu des tuk-tuks (triporteurs motorisés) avec des compteurs dans la rue de Bangkok.

3. Combien d'employés comptez-vous? À partir d'où travaillent-ils? D'un seul ou de plusieurs endroits? Savez-vous si ceux-ci étaient xe ôm avant de rejoindre la compagnie? Si c'est le cas, qu'est-ce qui les a, selon vous, poussé à entrer dans votre compagnie plutôt que de continuer à offrir leur service de façon indépendante? (Trong công ty bạn có bao nhiêu thành viên? Họ làm việc từ đâu? 1 địa điểm hay nhiều địa điểm? Bạn có biết những người này đã làm xe ôm trước khi vào công ty bạn k? Nếu biết theo bạn, điều gì đã thúc đẩy họ gia nhập công ty bạn hơn là việc họ tiếp tục làm việc 1 cách độc lập?)

La compagnie compte 35 employés, qui travaillent dans des lieux publics comme l'hôpital. La plupart des employés travaillent cependant à la station My Dinh.

La plupart des employés sont étudiants (85-90%). Il est difficile de recruter du personnel expérimenté. Maintenant, puisque le xe om est vu comme un métier formel, il peut recruter des personnes plus expérimentées comme d'anciens xe ôm indépendants.

Les avantages pour les xe om :

- Comme les xe om de la compagnie ont peu d'expérience, la compagnie peut les aider*
- Être assuré d'une protection par l'organisation*

Dans le futur, il croit que la proportion de xe om indépendants va diminuer parce qu'il est difficile de concurrencer avec les xe om formels.

4. L'utilisation de compteur, des conducteurs formellement identifiés et une « hotline » mise au service des utilisateurs représentent, à mon avis, de véritables innovations. Il y a actuellement une réflexion sur le business et sur la place que doit jouer le xe om dans les transports à Hanoi. Pouvez-vous nous faire part de votre réflexion à ce sujet? Quel rôle doit selon vous jouer le xe om aujourd'hui et dans le futur, en tenant compte des nombreux projets de transport collectif (métro et Bus Rapid Transit)? (Việc sử dụng máy đo công tơ, quản lý, xác định nhân viên và hệ thống điện đàm liên lạc đã được sử dụng , theo ý tôi đó là 1 sự đổi mới thực sự, rõ ràng rằng cần có 1 suy nghĩ thực sự về vấn đề kinh doanh cũng như địa điểm của xe ôm trong giao thông của hà nội. Bạn có thể chia sẻ cho chúng tôi suy nghĩ này? Đây là vai trò của xe ôm ngày nay và trong tương lai, với sự phát triển của giao thông công cộng khác như tàu điện hay xe bus tốc độ cao?)

Il aimerait avoir des places dédiées à l'intérieur de la station My Dinh, mais c'est impossible pour l'instant.

Pour être en mesure de travailler à la station My Dinh en tant que compagnie, il faut la permission du Comité de quartier, des autorités de la station et du commissariat de police. C'est la compagnie Thang Long qui gère les espaces à louer à My Dinh.

Le xe ôm est très pratique en particulier dans la circulation et dans les petites rues de la ville.

5. Comment caractériseriez-vous votre clientèle (hommes, femmes, jeunes, personnes âgées)? Avez-vous observé une hausse ou une baisse de votre clientèle depuis que vous existez? Dans un cas ou dans l'autre, pourquoi selon vous? (Tính cách khách hàng của bạn như thế nào? Bạn có nhận thấy sự tăng hoặc giảm số lượng khách hàng từ khi công ty bạn thành lập? Tại sao?)

Sa clientèle est principalement composée d'étudiants et a considérablement augmentée depuis l'ouverture de sa compagnie.

6. Tenez-vous des statistiques sur la distance ou le prix moyen d'une course? Si c'est le cas, est-il possible d'y avoir accès? (Bạn có nắm được những số liệu thống kê theo khoảng cách hoặc giá trung bình của mỗi chuyến đi. Nếu trong trường hợp có, liệu bạn có thể tiếp cận nó k?)

Chaque xe ôm voyage environ 100 kilomètres par jour.

7. Quels sont les avantages selon vous d'une compagnie comme la vôtre pour la clientèle? Et pour les xe ôm travaillant au sein de votre compagnie? Explicitez. (Theo bạn, đâu là những điểm mạnh của công ty bạn đối với khách hàng? Và đối với những người xe ôm làm trong công ty bạn. Giải thích?)

Les avantages de la compagnie pour la clientèle :

- *Les motos utilisées sont très récentes;*
- *Les conducteurs sont respectueux;*
- *Les prix sont raisonnables.*

Les avantages de la compagnie pour les employés :

- *La compagnie fournit les motos;*
- *Le salaire est nettement supérieur à celui des conducteurs indépendants;*
- *L'environnement de travail est plus agréable (bonnes relations de travail, activités prévues à l'extérieur du travail pour favoriser l'esprit d'équipe (match de soccer, par exemple)).*

8. Vous arrive-t-il de recevoir des commentaires positifs ou, au contraire, des plaintes de la part de la clientèle? Quelles sont-elles? (Bạn đến đâu để nhận được những phản hồi tích cực hoặc những phàn nàn từ phía khách hàng? Và những phản hồi đó là gì?)

Les clients peuvent téléphoner à la compagnie pour donner leur avis.

Plainte la plus commune : les nouveaux xe om ne connaissent pas très bien la ville.

9. Est-ce que certains des xe ôm travaillant pour votre compagnie ont déjà eu des conflits avec certains autres xe ôm travaillant à leur compte? Si c'est le cas, que s'est-il passé? Explicitez. (Có phải một số xe ôm của công ty bạn họ có xích mích với 1 số xe ôm khác của công ty khác không? Nếu có chuyện gì đã xảy ra, giải thích?)

Certains xe om indépendants commandent des services de mototaxi à la compagnie pour faire une blague, ce qu'il considère comme étant un problème.

10. Informations complémentaires

Selon lui, le rôle des Comités de quartier et des policiers est mineur. À la plupart des endroits, les xe om peuvent y travailler et n'ont aucun rapport avec ces autorités.

Dans le cas de My Dinh, la compagnie Thang Long gère les lieux de travail. Les xe om ont besoin de payer une somme d'argent à cette compagnie.

Annexe D : Entretien avec le cadre du Tramoc

(28 juillet 2014)

(3:45) Le cadre du Tramoc affirme que les taxis et les xe ôm ont été considérés dans le design des pôles (Cau Giay et Long Bien). Par contre, il affirme que le xe ôm n'est pas considéré par le Ministère des Transports.

(5:00) À Cau Giay, l'endroit dédié au xe ôm est la « side platform » (4:25). Le cadre du Tramoc mentionne les Comités de quartier comme gestionnaire des xe ôm sur un territoire.

(6:05) Le cadre du Tramoc affirme que dans le design du pôle [Cau Giay], la « side platform » n'était pas officiellement prévue pour les xe ôm (« it may not have been approved by the city »), mais que dans les faits, il était nécessaire d'avoir un espace dédié.

(8:00) Question sur la perception du Tramoc envers les xe ôm : il affirme que le rôle du Tramoc est un rôle de coordination (7:30). Une des tâches les plus importantes du Tramoc est de s'assurer que la coordination entre les modes de transports (autobus, taxi, marche à pied – emphase sur ce point – et xe ôm) soit optimale.

(9:30) Le cadre du Tramoc affirme (opinion personnelle) que les xe ôm ont un rôle important à jouer dans la mobilité de la population à Hanoi. Mention du caractère flexible du xe ôm. Il affirme que, même lorsque le nouveau métro sera opérationnel, les xe ôm auront toujours un rôle à jouer (10:45).

(11:25) Il mentionne que le Ministère des Transports n'a pas vraiment à voir avec les xe ôm et que le « monitoring » des xe ôm relève plutôt des autorités locales. Ceux-ci « check the driver, the motorbike quality and so on... ».

(15:00) Question à propos de la lettre envoyée par les compagnies de xe ôm demandant d'avoir un endroit aménagé spécifiquement pour eux : comme il s'agit de transport informel (?), la ville n'est pas intéressée. Par contre, si ces compagnies sont prêtes à se plier à la réglementation, la ville pourrait éventuellement coopérer et leur donner un endroit dédié où opérer. Le cadre du Tramoc mentionne qu'il faudrait instaurer une certification spécifique. Dans ce cas, la ville serait peut-être plus intéressée à coopérer. « Today, there is no specific way to guide the companies » (16:30). Pour avoir une place dédiée, ces compagnies devront passer par plusieurs paliers administratifs et cela peut prendre un certain temps et être compliqué (selon lui) (16:45).

(22:20) Rôle des Comités de quartier : selon lui, les xe ôm devraient travailler à partir d'endroits spécifiques, choisis par les Comités de quartier. Il croit que ça fonctionne, mais admet qu'il y a « no official paper » [ndlr : pas de registre des mototaxis travaillant sur un territoire].

(23:40) S'il n'y a pas de papier officiel, comment savoir si les xe ôm sont aux bons endroits? Réponse de du cadre du Tramoc : la police, les « traffic inspectors » et les « security gards » sont en charge.

(28:45) Est-ce que le secteur informel constitue un problème? Il croit que pour l'instant, c'est tolérable puisque cela génère des emplois. Éventuellement, ce type d'activité devrait être mieux encadré. Selon lui, les xe ôm travailleront éventuellement de manière formelle.

(31:00) Selon le cadre du Tramoc, les deux façons de « formaliser » les xe ôm (via des compagnies ou par les Comités de quartier) peuvent cohabiter. Il revient sur l'importance du « safety knowledge » et que les xe ôm « should be trained » (31:40).

(37:00) Pourquoi les autorités locales ne font-elles pas respecter le règlement qui mentionne que les xe ôm doivent être formellement identifiés, par une veste? Selon lui,

il y a une certaine tolérance des autorités parce que beaucoup de xe ôm sont en situation de pauvreté. Aussi, les autorités en question auraient besoin de budgets dédiés pour mieux contrôler les xe ôm.

