

## **Transport artisanal en milieu urbain**

### **Organisateurs-trices :**

Frédéric Audard Maître de conférences  
Aix-Marseille Université, UMR 7300 ESPACE – CNRS

### **Contact :**

[frederic.audard@univ-amu.fr](mailto:frederic.audard@univ-amu.fr)  
<https://cv.archives-ouvertes.fr/frederic-audard>

Numéro spécial de revue projeté (O/N) ; Non, Projet d'ouvrage collectif chez Karhala

### **Texte d'appel à communications**

Des millions de citoyens à travers le monde se déplacent quotidiennement grâce à des transports dont la gestion et le fonctionnement ne sont pas – ou ne sont que partiellement – centralisés (Cervero, 1997, Godard, 2002). Ces transports, couramment qualifiés d'« informels », se sont développés dans des métropoles des pays en développement pour répondre à une demande croissante à laquelle les politiques de transport n'ont pas été en mesure de répondre, par manque de ressources à la fois financières et institutionnelles (Cervero, Golub, 2011 : 489). La notion de transport artisanal permet de dépasser la catégorie stigmatisante et finalement peu opératoire de « transports informels ». Elle insiste sur le caractère éclaté de la propriété des véhicules, mais aussi et surtout sur le haut degré d'autonomie et de responsabilité des chauffeurs et autres personnels de terrain (Godard, 2008 : 1-2).

Relativement peu abordés par les différentes disciplines des sciences sociales et de l'aménagement du territoire par rapport aux réseaux centralisés et planifiés, les transports artisanaux représentent pourtant aujourd'hui une composante majeure des systèmes de transport dans de nombreuses métropoles. Différentes études ont mis en évidence certains de leurs atouts, notamment de faibles coûts directs pour les pouvoirs publics et une grande flexibilité, à la fois spatiale et temporelle (Goldblum, 2001 : 19, Ferro, Breuil, Allaire, 2015 :13). Dans de nombreuses villes, ils constituent l'unique offre de transport en commun accessible aux citoyens. De grandes métropoles des pays en développement voient les transports artisanaux côtoyer de nouveaux systèmes de type centralisé. La progression de la motorisation privative s'ajoute à ce phénomène et pose la question de l'adaptation du transport artisanal à ce nouveau contexte. Dans le même temps, l'avènement de l'économie collaborative et la libéralisation croissante font émerger des systèmes de transport qui pourraient être qualifiés d'artisanaux dans des villes développées.

Les objectifs de cette session sont d'une part de croiser les approches disciplinaires sur cette thématique pour mener une réflexion sur le fonctionnement et l'évolution des transports artisanaux dans des contextes variés ; d'autre part de saisir la réalité multiple et diversifiée des transports artisanaux à travers le monde. Les différentes contributions de cette session répondront à plusieurs problématiques, portant sur des thématiques ou des méthodologies identifiées :

- Comment les acteurs du transport artisanal prennent part au jeu d'acteurs du secteur des transports de personnes ? Quelle forme la cohabitation entre pouvoir public et transport artisanal peut-elle prendre ?

- Quelle capacité d'adaptation peuvent avoir les différentes formes (spatiales ou économiques) du transport artisanal ?
- Comment appréhender la complexité de ces systèmes de transport basés sur les initiatives Individuelles et sur l'émergence des structures qu'elles engendrent ?

**Mots-clés :** Transport artisanal, mobilité urbaine, auto-organisation, pouvoirs publics, économie collaborative