



EchoGéo

40 | 2017
avril 2017/juin 2017

La mise en place d'un bus à Haut Niveau de Service au Cap, un outil de normalisation de la ville sud-africaine ?

Solène Baffi



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14945>

DOI: 10.4000/echogeo.14945

ISSN: 1963-1197

Publisher

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Electronic reference

Solène Baffi, « La mise en place d'un bus à Haut Niveau de Service au Cap, un outil de normalisation de la ville sud-africaine ? », *EchoGéo* [Online], 40 | 2017, Online since 30 June 2017, connection on 01 May 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/14945> ; DOI : 10.4000/echogeo.14945

This text was automatically generated on 1 May 2019.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

La mise en place d'un bus à Haut Niveau de Service au Cap, un outil de normalisation de la ville sud-africaine ?

Solène Baffi

- 1 L'introduction de nouveaux services de transport en 2011 au Cap et à Johannesburg ont pour vocation de défaire l'héritage de l'apartheid, dont les systèmes de transport constituent encore un marqueur socio-spatial. Le choix du bus à Haut Niveau de Service s'inscrit dans la volonté des gouvernements métropolitains de normaliser la production urbaine par l'adoption de modèle internationaux. Toutefois, les modalités de sa mise en œuvre au Cap témoignent davantage de l'influence des pratiques urbaines dans ce processus, plutôt que de l'adoption de normes exogènes par les pouvoirs publics. En effet, en 2011, l'ouverture de la première ligne de bus *MyCiti* au Cap ne se fait pas à destination des *townships*, comme cela avait été préconisé dans la Constitution de 1996. L'idéal de redistribution laissant place à la priorité donnée aux contraintes environnementales, le premier tronçon construit dessert des quartiers huppés, avec pour objectif d'inciter le report modal des populations motorisées. Alors que le réseau *MyCiti* dans sa « phase 1 » se déploie depuis le centre-ville du Cap vers les banlieues suburbaines du nord de la ville, les navetteurs des *townships* qui circulent entre des périphéries distantes ne voient pas leur condition de déplacement améliorées (illustration 1).

Illustration 1 - Des services de bus à deux vitesses

MyCiti sur sa voie dédiée, le bus d'ancienne génération *Golden Arrow* à destination de Langa dans la circulation (arrêt de Bayside à Table View).

Auteur : Solène Baffi, juin 2014.

- 2 La mise en place de *MyCiti* constitue en réalité la première étape de la construction d'un système de transport métropolitain ambitieux. En 2013, la ville du Cap se dote d'une agence métropolitaine de transport ; dès lors, les différents opérateurs de transports intra-urbains (le train, le bus et les minibus) sont placés sous son autorité. Cette étape consacre la volonté de la municipalité de construire un système de transport selon un modèle de gouvernance coordonnée : les opérateurs existants se regroupent en différentes compagnies auxquelles l'agence métropolitaine de transport délègue l'exploitation des différentes lignes (illustrations 2 et 3).

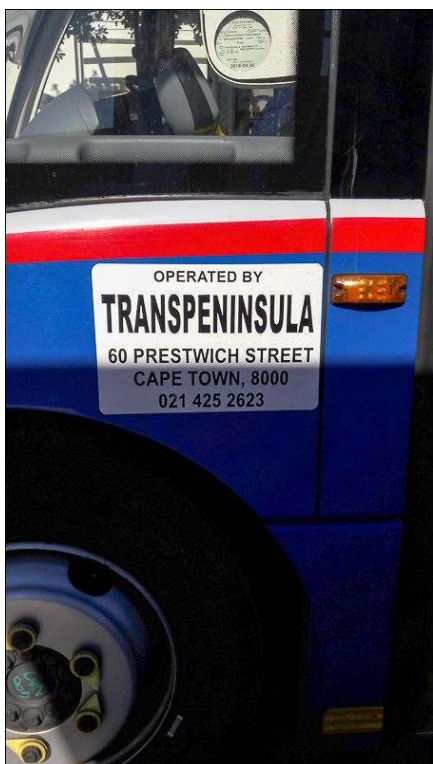
Illustration 2 - Bus MyCiti, un exemple de compagnie, fusion de différents opérateurs



Sur la carrosserie du bus *MyCiti*, la mention de la compagnie *Golden Arrow*, fusion de la compagnie de bus d'ancienne génération du même nom et des associations de minibus opérant entre le CBD et les townships de Mitchell's Plain et Khayelitsha.

Auteur : Solène Baffi, mai 2017.

Illustration 3 – Un bus Transpeninsula, bus de type feeder



L'avant d'un bus de type feeder dans le centre-ville du Cap, l'indication de la compagnie Transpeninsula, fusion des différentes associations de minibus qui opéraient sur les lignes du centre-ville aujourd'hui desservies par MyCiti (Vredehoek Taxi Association et Peninsula Taxi Association notamment).

Auteur : Solène Baffi, mai 2017.

- 3 Au contraire, dans les *townships*, c'est encore un modèle de gouvernance des services par juxtaposition qui prévaut. Dans ces quartiers où la dépendance aux transports en commun est forte, les lignes ouvertes depuis 2014 ne proposent pas de desserte interne. Les minibus demeurent le seul service de transport pour effectuer des mobilités courtes ou en direction d'autres espaces de centralité que le centre-ville du Cap. En raison de leur situation de monopole, ils n'hésitent pas à venir attendre leur clientèle directement aux abords des abribus de la ville (illustration 4).

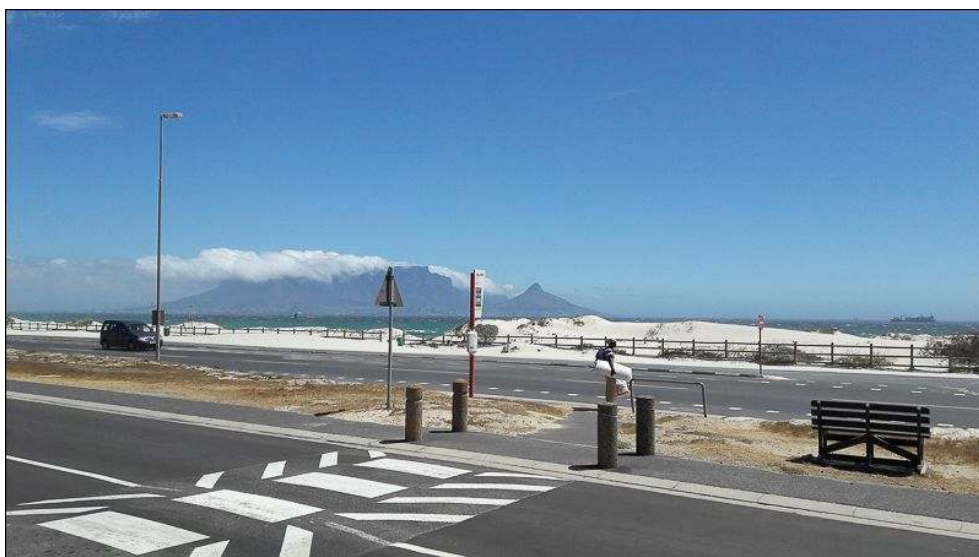
Illustration 4 - À Khayelitsha, les minibus attendent les passagers sur les espaces dédiés aux bus *MyCiti*



Auteur : Solène Baffi, mai 2017.

- 4 La mise en place de ce système de transport répond également à l'ambition de la métropole d'asseoir son autorité. Alors qu'elle s'étend sur près de 2 500 km², la multiplication des arrêts de *MyCiti* le long des routes rappelle symboliquement le pouvoir de la City of Cape Town et l'appartenance à un territoire commun. *MyCiti* s'affiche comme un repère identifiable par tous les citoyens, à la différence des bus *Golden Arrow* qui s'adressent à des initiés, en raison de la complexité du réseau et de l'absence de marquage des arrêts (illustrations 5 et 6).

Illustration 5 - Un arrêt de bus *MyCiti* à Bloubergstrand, au nord de la ville du Cap



Auteur : Solène Baffi, janvier 2017.

Illustration 6 - Un arrêt de bus *MyCiti* à Khayelitsha



Il s'agit du plus grand *township* africain au sud-est du Cap. Plus de cinquante kilomètres séparent ces deux arrêts.

Auteur : Solène Baffi, mai 2017.

- 5 De plus, le choix du modèle de bus à Haut Niveau de Service, sa mise en place à l'occasion d'un grand événement et la promotion d'objectifs environnementaux sont autant d'éléments témoignant de l'adoption de *best practices* par les autorités métropolitaines. *MyCiti* devient alors un outil de normalisation de l'action publique et un symbole de la réaffirmation des compétences de la métropole en matière de gouvernance et de gestion des services. La localisation du principal hub du réseau à proximité de la mairie participe de la mise en valeur de l'action municipale (illustration 7).

Illustration 7 - Le principal hub (arrêt *Civic Centre*) du réseau *MyCiti*, au pied de la municipalité du Cap



Auteur : Solène Baffi, mai 2017.

- 6 De ce fait, la normalisation des pratiques urbaines ne tient pas tant à l'instauration d'un service universel qu'à la transformation d'un service hérité et construit selon une économie de rente pour assurer les navettes quotidiennes d'une main d'œuvre peu solvable. La tenue en 2014 de l'un des spectacles du festival d'art contemporain de rue *Infecting the City* dans un arrêt *MyCiti* du centre-ville est de ce point de vue symbolique. La performance artistique n'exploitait pas le lieu du transport dans sa dimension politique, c'est-à-dire comme un espace représentatif de la ségrégation quotidienne, mais plutôt comme un lieu ancré dans les pratiques quotidiennes dans une ville globale. Cette utilisation témoigne de la normalisation des pratiques de mobilité dans la ville sud-africaine (illustration 8).

Illustration 8 - La mise en scène des pratiques de mobilités quotidiennes à travers une performance au sein des infrastructures *MyCiti* pendant le festival *Infecting the City*



Auteur : Solène Baffi, mars 2014.