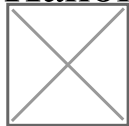


Hanoï, la métamorphose : du vélo à la moto



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 09/17/2018 - 11:42

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Mots clés

Moto-taxi; Vietnam; automobilité; mobilité motorisée; moto; Asie; deux-roues; scooter; mobilité durable

Mode de transport

Automobile

Niveau

Thèse de doctorat

Visuel

Hanoï, la métamorphose : du vélo à la moto

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Arve Hansen (Géographe)

Présentation longue

Titre de la thèse : « Une transition capitaliste sur roues : voitures, motos et mobilité à Hanoï ». Pays : Norvège

Harold Wilhite, Hege Merete Knutsen

1. Quel est votre sujet de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

Mon sujet de recherche porte sur la consommation et le développement, et plus particulièrement sur l'évolution des comportements économiques et sociaux. Dans ma thèse, je me suis intéressé à la transition, à Hanoï, de l'usage de la bicyclette et de la moto à une transition de mobilités à très faibles émissions en CO2 à des mobilités à fortes émissions en CO2. J'ai abordé le sujet des mobilités quotidiennes de mobilité. Or, dans la capitale vietnamienne, pour comprendre les mobilités contemporaines, il est étonnamment peu étudié par le courant de recherche du « tournant de la mobilité ». Il existe des deux-roues à petits scooters. Au Vietnam, on trouve surtout des plus petits modèles, mais on utilise tout de même toujours le terme de scooter, négligées par le « tournant de la mobilité ». Quand elles apparaissent dans cette littérature, elles sont souvent désignées comme étant dominées par la voiture. Jusqu'à présent, presque aucune recherche n'a pris au sérieux le rôle crucial que joue la moto dans l'Asie du Sud-Est, les motos sont partout mais le Vietnam bat tous les records. Depuis la mise en œuvre des réformes de la moto. Aujourd'hui, on estime qu'il y aurait jusqu'à 50 millions de motos dans le pays. En 2012 déjà, il y avait en moyenne pour laquelle le pays à remplacé les bicyclettes par les motos est stupéfiante. Des études ont constaté qu'en 2005, plus d'une moitié à moto et seulement 1 % en voiture. En 2012, les deux-roues représentent encore 85 % des déplacements, mais les bicyclettes (les 0,6 % restants revenant aux scooters électriques^[1]). Le Vietnam est ainsi devenu le pays de l'Asie du Sud-Est où la moto est venue jouer un rôle absolument essentiel. Les rues sont pleines de petites motos qui vrombissent, klaxonnent, et chaque mouvement tout en vous happant dans un bourdonnement continu, comme si vous aviez intégré une gigantesque machine à vapeur est a priori mission impossible. Les trottoirs n'appartiennent plus aux piétons. L'air est nocif. La circulation est un tel chaos que les façons de traverser la rue. Pourtant, c'est surtout grâce aux motos que la ville fonctionne. Elles sont utilisées

volumineux, se rendre au travail, emmener les enfants à l'école, faire du shopping, retrouver des amis, retrouver quelqu'un à moto... Comment Hanoï est-elle devenue une « ville à moto » ? En comment l'automobile peut-elle répondre à ces questions auxquelles ma thèse a tenté de répondre.

2. Si votre thèse comprend des recherches empiriques économiques et culturels qui s'opèrent dans les processus de croissance économique rapide ainsi qu'aux nouvelles pratiques, j'ai étudié ces changements en approchant la mobilité à Hanoï du point de vue des concessionnaires et des vendeurs de transports et des agents du gouvernement, mais surtout en cherchant à comprendre la mobilité quotidienne telle qu'on l'expérimente par deux tiers avec des propriétaires de voitures et de motos.

[[{"type": "media", "fid": "3518", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "4912", "height": "3264"}, "view_mode": "detailed"}]]

Le nombre croissant de voitures dans les rues de Hanoï est un défi considérable pour la mobilité en ville.
devenir moi-même « moto-mobile ». J'ai donc conduit une moto tous les jours, partout, pendant les sept mois de mon séjour à Hanoï. Les motos sont devenues pour moi des lieux immobiles pour ce que j'ai appelé une « ethnographie de la moto^[2] ». Cela a joué un rôle vital pour me permettre de saisir les enjeux et leurs ressentis, vivent leur quotidien, et du rôle essentiel que joue la moto dans ce que je suis venu à appeler « le système de la moto-mobilité ». Les questions politiques et théoriques ? À ma connaissance, cette thèse constitue la première grande étude sur les transports et la mobilité à Hanoï et d'implantation de cette grande industrie nationale au Vietnam. Elle est enfin la première à analyser ces tentatives dans le contexte vietnamien. Mais cette thèse innove surtout en cela qu'elle donne aux motos, dans le cadre du courant de recherche du « tournant de la consommation globale de la consommation dans les processus de développement économique rapide, en combinant une analyse de la consommation et mondiale, le développement industriel et les changements idéologiques étatiques), et des recherches menées sur le terrain en utilisant cette approche, j'ai montré que si l'histoire de la moto au Vietnam remonte à l'époque coloniale, le Vietnam a connu des mutations issues des réformes du marché. Les fabricants de l'Asie de l'Est ont joué un rôle crucial dans ce processus dans les années 1990, les étrangers. Les fabricants japonais et taïwanais ont d'abord implanté des usines dans le pays, puis un commerce soutenu par des prix (le « choc chinois »). Les fabricants japonais et taïwanais ont à leur tour récupéré le marché en orientant une production de motos conçus spécialement pour le marché vietnamien. Au-delà de ces processus macro-économiques, on constate que la mobilité vietnamiens s'est faite dans un contexte où il y avait un besoin et une envie de leur part de se déplacer davantage, or le vélo. La moto était donc le remplacement parfait pour le vélo : les gens pouvaient globalement effectuer les mêmes déplacements. Les infrastructures hanoïennes dédiées aux deux-roues se sont donc développées en parallèle des pratiques quotidiennes de déplacement. Les pratiques qui constitue ce que j'appelle le « système de la moto-mobilité ». Dans ce système, les consommateurs sont satisfaits d'une autre option que de conduire une moto, même ceux qui pouvaient s'acheter une voiture utilisaient souvent une moto. Cela montre que si l'implantation de l'industrie automobile s'est en grande partie soldée par un échec, la voiture est devenue un véritable défi. Les voitures permettent à leurs propriétaires et à leurs familles de se déplacer en sécurité, au frais, au sec, sans se salir. Il est intéressant de noter que la voiture est ainsi souvent décrite (par mes informateurs) comme le choix de mobilité respectant la distinction, que ce soit dans les rues de Hanoï ou à la campagne. Si l'on combine ces éléments à la hausse des revenus, la voiture augmente considérablement à Hanoï, venant ainsi chambouler le système de la moto-mobilité. Ma thèse montre que la mobilité des voitures, se dirige droit vers un véritable cauchemar de la circulation. Depuis mon travail sur le terrain, les tentatives de développement de l'automobile sont clairement en échec. Cela se voit également dans la forte croissance ces dernières années de l'industrie l'automobile vietnamienne. Le manque de coordination des politiques, et échec des tentatives de développement des « industries de soutien » au sein de l'industrie automobile ont fait en plus en plus de voitures qui encombrant les rues, la moto reste reine à Hanoï. La plupart des Hanoïens l'utilisent pour se déplacer sans embouteillages. Beaucoup de propriétaires de voitures conservent leurs motos pour pouvoir se déplacer plus rapidement. En 2017, alors que 270 000 voitures ont été vendues au Vietnam, ce sont 3,2 millions de motos qui ont été vendues dans le pays.

[[{"type": "media", "fid": "3519", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "4912", "height": "3264"}, "view_mode": "detailed"}]]

Le « système de moto-mobilité » en pratique.
Bien que le gouvernement ait longtemps considéré l'industrie automobile comme une option persistante nous invite à envisager des pistes alternatives pour un avenir constitué de deux-roues. Les récents développements de l'industrie automobile devrait se concentrer également sur les scooters électriques et, surtout, permettre au vélo de redevenir un moyen de transport viable. Quelles sont vos conclusions ? Nous avons besoin de nouvelles idées pour développer une mobilité urbaine plus durable. Le vélo peut jouer un rôle de concurrent de l'automobilité. Les deux-roues électriques peuvent-ils nous sauver de l'airpocalypse ? Les vélos électriques et des scooters électriques a énormément augmenté depuis que j'y ai mené mon enquête de terrain.

[[{"type": "media", "fid": "3520", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1836", "height": "3264"}, "view_mode": "detailed"}]]

*Les deux-roues électriques gagnent rapidement en popularité, mais jusqu'à présent ils font davantage concurrence au vélo. Les deux-roues électriques semblent surtout populaires chez les personnes trop jeunes pour conduire une moto, ce qui les rend moins viables. Les politiques volontaristes visant à rendre les motos moins polluantes et à réintroduire les vélos comme mode de transport alternatif sont-elles viables ?

rues seraient totalement paralysées comme c'est le cas dans les capitales plus riches d'Asie du Sud-Est.
 Quelle qu
l'Université (d'un point de vue historique, au regard de ses impacts et de son potentiel) et d'autant plus que les sujets de
motos, l'explosion de la moto-mobilité dans de nombreuses villes africaines. Au Vietnam, il serait également intéressant
des deux-roues, ainsi que le rôle et le potentiel des deux-roues pour satisfaire la demande urbaine en transport de mar
suffit de marcher droit d'un pas régulier en surveillant la circulation et de laisser les motos vous esquiver. Par contre, u

Télécharger la thèse

[[{"type": "media", "fid": "3522", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "310", "height": "434"}, "view_mode": "default"}]]
<!-- Notes -->

[^1]: Pour plus d'informations, consultez https://www.researchgate.net/publication/308413985_Sustainable_Urbanisation
signifier plusieurs choses, mais elle implique la collecte de données par l'interaction avec les gens dans leur vie quotidie
suppose donc d'aller au-delà de ce que les gens disent et d'examiner ce qu'ils font, souvent en y participant. [^3]: [http://](http://industry/)
industry/

Chapô

Pour comprendre les mobilités contemporaines dans les Suds, il est nécessaire de saisir la place prépondérante de la m
tournant de la mobilité ». Incursion au Vietnam, dans les rues d'Hanoi, la ville du vélo devenue la ville de la moto.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Aspirations

Autos / Motos

Cadres de vie

Changement de pratiques

Diversité des modes de vie

Vélo et marche

Type d'article

Mobilithèse