



## **Faire et défaire la ville : les rickshaws de Dhaka face à la modernité**

Mobilithèse

25 Mai 2022

Les rues de Dhaka sont indissociables des silhouettes pittoresques des rickshaws, ces pousse-pousse tirés par des bicyclettes qui se fraient un chemin par centaines de milliers à travers les rues denses et embouteillées de la capitale du Bangladesh. En dépit de son omniprésence, ce moyen de locomotion brille par son absence dans les projets, les politiques et les représentations portant sur l'avenir urbain de Dhaka. La thèse d'Annemiek Prins étudie ce décalage et la façon dont les mobilités et les projets professionnels des conducteurs de rickshaw se développent, parallèlement aux efforts pour interdire et restreindre la présence de ces véhicules à Dhaka. Elle a reçu le prix Mobilithèse 2021.

Acteurs de la recherche

ANNEMIEK PRINS

---

**Prix Mobilithèse 2021** (<https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/08/31/seconde-edition-prix-mobilithese-13415>)

**Titre de la thèse :** Unfixing the City: Rickshaw Mobilities, Modernities and Urban Change in Dhaka

**Pays :** Royaume-Uni

**Université :** University of Aberdeen

**Date de soutenance :** 2020

**Directrice de recherche :** Tim Ingold et Jo Vergunst







Figure 1 : Trafic dans le vieux Dhaka (photo prise par l'auteure)



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

**Annemiek Prins** – Lorsque l'on parle de la capitale du Bangladesh les mobilités ressortent souvent comme un sujet majeur. Si certains voyageurs peu enthousiastes ont qualifié Dhaka de « capitale mondiale du trafic <sup>1</sup> », d'autres ont préféré l'expression plus bienveillante de « capitale mondiale du rickshaw <sup>2</sup> ». On considère généralement que ces représentations se recoupent, tant les rickshaws de Dhaka sont rendus responsables des embouteillages. Ma thèse de doctorat étudie le rôle controversé du rickshaw, qui fait de plus en plus l'objet de mesures restrictives et nourrit nombre de débats et d'inquiétudes sur la forme que prendra la ville de Dhaka dans le futur.

Depuis son indépendance en 1971, le Bangladesh connaît une urbanisation rapide. Avec une population estimée à environ 22 millions d'habitants, sa capitale, Dhaka, est l'une des plus grandes villes du monde, et l'une des plus densément peuplées <sup>3</sup>. Sa densité qui ne cesse de croître a fait de l'espace (et notamment de l'espace routier) un bien urbain rare et disputé, aboutissant à de nombreux débats sur la détermination de qui peut se déplacer, et comment, dans une « métropole moderne en devenir ». Comme dans d'autres villes post-coloniales <sup>4</sup>, les rues bondées et embouteillées de Dhaka sont perçues comme un obstacle sur la route de la « modernité », indignes d'une ville à l'envergure internationale. De fait, la capitale du Bangladesh est souvent présentée comme une ville qui devrait imiter ou « rattraper » d'autres centres urbains asiatiques, tels Singapour et Shanghai <sup>5</sup>. Le rickshaw, associé à une forme de « sous-développement », est au cœur de ces conflits spatiaux et idéologiques, et se voit de plus en plus souvent interdire l'accès aux routes et aux intersections majeures.

En dépit de ces restrictions, le rickshaw continue de jouer un rôle vital dans les déplacements à Dhaka. Au moment de ma recherche, il représentait 38 % des trajets quotidiens, trajets à pied compris <sup>6</sup>. Parallèlement, le véhicule lui-même évolue et se transforme. Depuis une décennie et demie, le rickshaw électrique ou fonctionnant sur batterie a connu une progression constante au Bangladesh, en dépit des obstacles. Cette tendance a permis d'attirer parmi les conducteurs des personnes en situation de handicap, et même quelques femmes, ce qui souligne le rôle essentiel du rickshaw dans l'accès à l'emploi. Les migrants ruraux, en particulier, comptent depuis longtemps sur ce secteur pour gagner leur vie.

Dans le cadre de ma thèse, je me suis penchée sur la façon dont les projets professionnels et les parcours des conducteurs de rickshaw prennent forme en dépit de restrictions toujours plus importantes. J'ai montré que leurs vies et leurs mobilités constituent une remise en question essentielle de l'organisation spatiale bien ordonnée que de nombreux décideurs voudraient imposer à Dhaka, sous le prétexte d'une certaine forme de modernité urbaine.

## **2. Si votre thèse implique des recherches de nature empirique, en quoi consistent-elles ?**

**Annemiek Prins** – Les déplacements en rickshaw sont à l'intersection de différentes échelles et dimensions de l'urbanisation : des réalités quotidiennes de la circulation aux dynamiques plus générales de la transformation urbaine, en passant par les migrations de travail entre espaces ruraux et urbains. Mon approche méthodologique reflète ces différentes dimensions, à partir de onze mois de terrain ethnographique au Bangladesh.

J'ai effectué ma recherche dans Dhaka et sa périphérie, à l'exception de quelques séjours de terrain dans la campagne bangladaise. Afin de mieux comprendre les conflits et les restrictions liés aux déplacements à Dhaka, j'ai passé les premiers mois à tenir un « journal de rickshaw ». J'ai pris notes de tous mes trajets en rickshaw et mis en place une observation structurée sur le rickshaw lui-même, parfois à l'aide d'une caméra GoPro.

J'ai également réalisé des entretiens semi-directifs avec des personnalités politiques locales, des urbanistes, des architectes, des syndicalistes et des activistes, afin de mieux comprendre les processus et les politiques qui façonnent le développement urbain et les discours sur la modernité à Dhaka.







Figure 2 : Garage à rickshaws à Dhaka (photo prise par l'auteure)

J'ai effectué l'essentiel de mon travail de terrain dans des « garages à rickshaw », des espaces de stockage improvisés, semi-ouverts, où les conducteurs garent ou louent leurs véhicules. Ces espaces font aussi office d'hôtels de fortune pour les conducteurs qui ne résident que temporairement à Dhaka. Au cours de ma recherche, j'ai visité environ soixante-quinze garages. Avec l'aide de Yasin Kazi, qui m'a assistée dans mon travail, j'ai pris part à des groupes (informels) de discussion avec les conducteurs et les propriétaires des garages. L'objectif de ces conversations était d'obtenir une vue d'ensemble de l'industrie du rickshaw et de l'espace semi-légal dans lequel elle fonctionne. Nous avons également réalisé des entretiens semi-directifs avec des conducteurs au sujet de leurs expériences de circulation, de leur histoire professionnelle et des raisons qui les avaient poussés à venir en ville.

### **3. Quels sont les principaux résultats ?**

**Annemiek Prins** – Ma thèse aborde surtout les multiples façons dont les vies et les parcours des conducteurs de rickshaw résistent à la stabilisation et à la territorialisation de la ville. Je veux dire par là que les mobilités en rickshaw et les trajectoires professionnelles font ressortir des expériences urbaines et des stratégies économiques qui ne peuvent pas être facilement rattachées à un lieu ou à un quartier en particulier. Pourtant, cette assignation territoriale est bien souvent l'objectif des efforts visant à institutionnaliser et à régulariser le paysage urbain et le système de transports de Dhaka.

Les déplacements en rickshaw représentent un mode ouvert, non structuré, de traversée de la ville. Dans ma thèse, je montre que les trajets sont rarement linéaires, entre deux lieux, mais font toujours l'objet de négociations. Ni le tarif, ni l'itinéraire, ni la destination ne sont

mais sont toujours l'objet de négociations. Ni le tarif, ni l'itinéraire, ni la destination ne sont établis à l'avance de façon certaine, et la navigation prend forme à travers la discussion entre le conducteur et les passagers. Cette imprévisibilité du déplacement dans la ville est de plus en plus contrecarrée par les mesures qui tentent de cantonner les itinéraires des rickshaws à certains axes et à certains quartiers. On observe ainsi la mise en place de routes sans trafic non-motorisé, où ils sont interdits. Ces « routes VIP » coupent les itinéraires des rickshaws et créent des points fixes dans la ville où les conducteurs sont obligés de terminer leurs trajets. En outre, plusieurs quartiers chics de Dhaka ont mené des expérimentations visant à limiter le nombre de rickshaws autorisés à circuler.

Ces mesures renvoient à des formes d'injustice d'usage des infrastructures. Alors que la création des axes sans trafic non motorisé a été présentée comme une façon de séparer les types de véhicules, leur mise en place a surtout eu pour effet une interdiction unilatérale des rickshaws sur plusieurs routes majeures. Cet aspect a été souligné par Khadim, un conducteur expérimenté que j'ai interrogé durant ma recherche. Khadim m'a expliqué qu'il avait l'habitude de traverser toute la ville en passant simplement « d'une rue à l'autre ». Aujourd'hui pourtant, ses trajets sont de plus en plus interrompus par les axes VIP. Il commentait ainsi : « Tous les véhicules peuvent utiliser toutes les routes, mais notre rickshaw n'est pas autorisé sur les routes VIP, alors que les voitures privées peuvent aller n'importe où en toute légalité... » Il était visiblement mécontent de cette discrimination et s'est demandé tout haut pourquoi le rickshaw n'était pas autorisé sur les mêmes routes que « les véhicules de riches ».

Si les déplacements en rickshaw se caractérisent par une certaine imprévisibilité, on peut en dire autant des trajectoires migratoires des conducteurs. La plupart vivent entre la ville et la campagne, et prennent souvent le bus pour rentrer dans leur village d'origine <sup>7</sup>. Ces allées et venues entre zones urbaine et rurale sont rendus possibles par la façon dont fonctionne l'industrie du rickshaw. La profession ne nécessite pas de capital de départ, permet aux travailleurs d'obtenir rapidement de l'argent et est facilement accessible, puisque le véhicule peut être loué pour la journée. Cette activité est donc tout à fait compatible avec le travail agricole saisonnier. On comprend alors pourquoi le rickshaw est souvent préféré au travail salarié peu qualifié.

Un conducteur répondant au nom de Faisal a expliqué, par exemple, que « travailler pour un salaire » (« betone chakri kore ») n'en valait pas la peine. En plus du risque d'être maltraité par un supérieur, le travail salarié procurait selon lui un revenu souvent insuffisant. Il a souligné qu'il avait besoin « d'argent tout de suite » (« nogod poysa »), affirmation courante chez les conducteurs de rickshaw. De fait, l'un des avantages perçus du rickshaw est qu'il permet de « gagner de l'argent à chaque tour de roue » (« chaka ghurle taka »), au lieu de devoir « attendre l'argent » <sup>7</sup>.



Par ailleurs, les travailleurs se tournent souvent vers l'industrie du rickshaw lorsque d'autres projets professionnels, plus onéreux, ont échoué – monter une affaire, acheter des terres ou partir à l'étranger. Les histoires de créations d'entreprises ratées et d'investissements perdus sont revenues de façon récurrente au cours de ma recherche. Ainsi celle de Jamal, pisciculteur, qui s'était tourné vers le rickshaw après avoir perdu son stock de poissons dans des inondations. Et celle de Fahim, dont les récoltes avaient été anéanties par de fortes pluies. Khadim, que j'ai déjà mentionné, avait sa propre entreprise de rickshaws avant que quatre véhicules ne lui soient volés. Ajmul vendait du jus d'orange frais sur un carrefour très animé, avant que la vente à la criée ne soit interdite dans la zone où il tenait son petit stand. Sadiq était venu à Dhaka pour échapper à un prêt qu'il n'était pas en mesure de rembourser. Hakim avait commencé à conduire un rickshaw pour compenser les pertes financières qu'il avait subies en voulant émigrer en Malaisie pour travailler dans l'industrie du bâtiment.

Loin de représenter un emploi stable, le rickshaw constitue ainsi une voie d'endurance économique, empruntée ou quittée par les travailleurs qui tentent de concilier différents projets personnels. Cela pousse à nuancer fortement les appels à la « réinsertion » qui imprègnent souvent les débats sur les rickshaws. L'idée qui sous-tend ces propositions est qu'il sera possible de les interdire, ou de réduire fortement leur nombre, lorsque les conducteurs auront été correctement « réinsérés » dans différentes professions. Les discussions politiques sur les rickshaws sont souvent animées par le désir d'offrir aux véhicules, et à leurs conducteurs, un rôle plus clair, plus stable et plus « approprié » dans le paysage et l'économie de Dhaka.

## **4. Quelle est votre contribution aux débats théoriques et politiques ?**

**Annemiek Prins** – Dans ma thèse, j'ai montré qu'en raison du parcours et de l'enracinement pluriel des conducteurs de rickshaw, il était presque impossible de déterminer, localiser ou cartographier de façon certaine leur présence dans des espaces et des quartiers précis, ou dans la ville elle-même. D'un point de vue théorique, j'ai essayé de remettre en question les conceptions sédendaristes et résidentialistes de la ville, qui façonnent aujourd'hui encore la recherche en ethnographie urbaine. Les enquêtes d'anthropologie urbaine, par exemple, partent souvent de quartiers bien définis. De plus, les villes du Sud global continuent d'être représentées « par le biais de l'icône du bidonville <sup>9</sup> ». En se focalisant sur les modes d'habitation, on ne prête pas attention au fait que pour de nombreux migrants ruraux, la ville n'est pas un lieu de vie mais un moyen de se procurer un

revenu. De plus, leurs efforts se déploient généralement au-delà des limites de la ville elle-même. Dans ma thèse, je soutiens que pour comprendre les exclusions et les vulnérabilités urbaines, il est nécessaire de prendre pour point de départ le travail, les efforts et les déplacements des personnes, plutôt que leur lieu de résidence.

Ce faisant, j'essaie également de complexifier les projets urbains ancrés dans un lieu et les feuilles de route pour l'avenir. Dans le cas des conducteurs de rickshaw, par exemple, nombre de solutions envisagées au niveau urbain consistent avant tout à les cantonner à certains lieux ou à certaines trajectoires professionnelles. Parmi les exemples de telles interventions, on peut citer les projets limitant le rickshaw aux « déplacements de proximité <sup>10</sup> » et les programmes de microfinancement et de réinstallation qui cherchent à pousser les migrants à retourner à la campagne pour y créer une entreprise <sup>11</sup>. En outre, les appels à la réinsertion semblent toujours envisager un retour à la stabilité professionnelle et résidentielle. Cela ne tient pas compte du fait que les populations défavorisées du Bangladesh, qui se partagent entre zones rurales et urbaines, se servent depuis longtemps des déplacements et de la poursuite de multiples projets professionnels pour surmonter leurs difficultés économiques et environnementales, puisque ces mobilités sont aussi façonnées par les mouvements des rivières bangladaises en mutation. Or, étant donné que le changement climatique et l'extraction de sable à grande échelle continuent à aggraver l'érosion des rivières et la perte de terres dans le pays, il est probable que ces stratégies professionnelles flexibles et mobiles gagneront encore en importance à l'avenir.

## **5. Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?**

**Annemiek Prins** – La progression rapide du rickshaw électrique au Bangladesh paraît mériter que l'on y prête attention. Cette tendance à l'électrification des modes de transport est surtout notable hors de la capitale, dans les campagnes et dans les villes secondaires. Si le rickshaw électrique est interdit à Dhaka, on peut le rencontrer dans de nombreux petits quartiers périphériques de la ville, loin des routes principales. Dans ces zones, sa présence est tolérée par un accord tacite entre la police et les propriétaires, qui versent en « gage » de l'argent aux syndicats et aux intermédiaires locaux. Toutefois, en raison des dynamiques de pouvoir mouvantes, ce gage n'est pas toujours une protection efficace contre le risque de se voir confisquer son rickshaw ou de recevoir une amende. La criminalisation des rickshaws électriques s'étend également à d'autres villes comme Barisal et Khulna, où les autorités locales ont tenté d'interdire ces véhicules.







Figure 3: Exemple de rickshaw électrique (photo prise par l'auteur)

Ces tendances semblent contre-intuitives, alors même que de nombreux pays essaient d'augmenter la part de l'électrique dans les modes de transport. À bien des égards, la progression contestée du rickshaw électrique soulève des questions quant à la dynamique même de la transformation urbaine. Elle met en évidence l'aspect politique de la planification urbaine et démontre que le changement n'est pas un processus autonome stimulé par l'innovation technologique, mais qu'il est façonné par la préférence accordée à certaines visions de l'avenir. De fait, alors que des investissements colossaux visent à doter Dhaka de nombreux ponts routiers, d'un nouveau métro et d'autres infrastructures prestigieuses, considérées comme des contributions à l'avenir d'une ville d'envergure internationale, le rickshaw électrique est surtout présenté comme un possible fardeau pour le réseau. Cette partialité suscite des débats pour savoir « comment fonctionnent les classifications modernes du futur, et à qui elles sont destinées <sup>12</sup> ».

Enfin, l'exemple du rickshaw électrique nous renvoie à une question importante, que nous devrions garder à l'esprit face à tous les projets d'urbanisme : ces projets sont-ils favorables ou défavorables aux mécanismes qui permettent aux personnes défavorisées de se

construire un avenir ? De fait, la planification urbaine n'a aucun sens si elle ne prend pas en compte la façon dont les gens ordinaires vont de l'avant, malgré les vulnérabilités du moment présent.

## **Télécharger la thèse complète (en anglais)**

### **Unfixing the City**

**Rickshaw Mobilities, Modernities and Urban Change in Dhaka**

A thesis presented for the degree of  
Doctor of Philosophy in Social Anthropology  
University of Aberdeen, Scotland

**Annemiek Prins**

Cultural Anthropology: Sociocultural Transformation, Utrecht University, MSc  
Cultural Anthropology and Development Studies, Radboud University Nijmegen, BSc

2020



## Notes

- ① Hobbes, Michael, « Welcome to the Traffic Capital of the World », *The New Statesman*, 3 juillet 2014. <https://www.newstatesman.com/world-affairs/2014/07/welcome-traffic-capital-world> (<https://www.newstatesman.com/world-affairs/2014/07/welcome-traffic-capital-world>)
- ② Mwiza Birungi, Martha, « Dhaka: The World's Rickshaw Capital », *The New Times*, 10 juin 2018. <https://www.newtimes.co.rw/news/dhaka-worlds-rickshaw-capital> (<https://www.newtimes.co.rw/news/dhaka-worlds-rickshaw-capital>)
- ③ D'après la *World Population Review* (<https://worldpopulationreview.com/world-cities>) (<https://worldpopulationreview.com/world-cities>), qui base ses estimations sur les *Perspectives d'urbanisation mondiale de l'ONU*.
- ④ Voir par exemple les réflexions d'Anjaria sur les villes indiennes : Anjaria, Jonathan Shapiro, « Is there a Culture of the Indian Street? », *Seminar* 636, 2012, p. 21-27.
- ⑤ On retrouve également de telles allusions à d'autres villes asiatiques « modernes » dans les débats autour de l'interdiction des deux-roues à Hô-Chi-Minh-Ville : Jamme, Huê-Tâm 2022. « Le futur de la mobilité à Hô-Chi-Minh-Ville, capitale mondiale des scooters », *Forum Vies Mobiles*, 21 février. <https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/15473/le-futur-de-la-mobilite-ho-chi-minh-ville-capitale-mondiale-des-scooters> (<https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/15473/le-futur-de-la-mobilite-ho-chi-minh-ville-capitale-mondiale-des-scooters>)
- ⑥ Rajdhani Unnayan Karttripakkha (RAJUK), « Dhaka Structure Plan (2016-2035), Draft. », 2015. Préparé dans le cadre du projet de développement régional (CRDP) pour le ministère du logement et des travaux publics.
- ⑦ D'après le Bangladesh Institute of Labour Studies (BILS), 80 % des conducteurs de rickshaw séjournent en moyenne huit jours dans leur foyer en zone rurale tous les six mois, et 66 % rentrent chez eux au moins une fois tous les trois mois : Karim, Rezaul Md. et Khandoker Abdus Salam, « Organising the Informal Economy Workers: A Study of Rickshaw Pullers in Dhaka City », 2019. Préparé dans le cadre du projet « Decent Work Inclusive Growth and Employment » du Bangladesh Institute of Labour Studies-BILS.

- ⑧ Voir également : Prins, Annemiek, « Earning Money as the Wheels Turn Around: Cycle-Rickshaw Drivers and Experiences of Wageless Work in Dhaka », in William Monteith, Dora-Olivia Vicol, et Philippa Williams (dir.), *Beyond the Wage: Ordinary Work in Diverse Economies*, Bristol, Bristol University Press, 2021, p. 187-210.
- ⑨ Roy, Ananya, « Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism », *International Journal of Urban and Regional Research* 35 (2), 2011, p. 223-238.
- ⑩ Buliung, Ron N., Annya C. Shimi et Raktim Mitra, « Automobility and Non-Motorised Transport in the Global South », in Alan Walks (dir.), *Driving Cities, Driving Inequality, Driving Politics: The Urban Political Economy and Ecology of Automobility*, New York, Routledge, 2015, p. 152-168.
- ⑪ Ghafur, Shayer, « Situating Practice within Diversity: Homelessness and Human Development in Bangladesh », *Journal of Social Studies Dhaka* 112, 2006, p. 44-64.
- ⑫ Pels, Peter, « Modern Times: Seven Steps toward an Anthropology of the Future », *Current Anthropology* 56 (6), 2015, p. 779-796.

(Illustration principale Biswarup Ganguly – CC by-SA)

<sup>1</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/08/31/seconde-edition-prix-mobilithese-13415>