

Comment intégrer les modes de transport capacitaire aux réseaux existants ?

Les projets de transport capacitaire (métro, tram, TER, BRT) se multiplient dans les grandes villes africaines, selon des modalités similaires : ces nouvelles infrastructures s'imposent comme des modes structurants, à partir desquels les réseaux existants sont amenés – dans le cadre de politiques publiques ou spontanément – à se réorganiser (Tanoh & Kassi-Djodjo, 2025). Cette structuration apporte des bouleversements importants dans les habitudes de déplacement des usagers, auxquels ils ne sont pas ou mal préparés. Alors que les parts modales de ces nouveaux modes restent souvent limitées et que leurs financements sont moins bien assurés, il semble important de questionner la possibilité d'un changement de paradigme dans la planification des systèmes de mobilité africain, qui verrait les projets capacitaires s'adapter aux réseaux déjà en place (Ninot, Baffi, Sakho & Lombard, 2026). Nous faisons l'hypothèse que ce changement de paradigme pourrait s'assortir d'une meilleure articulation entre les différents modes de transport qui se ferait au bénéfice des usagers, et en retour permettre une meilleure "rentabilité" (ou à tout le moins un moindre investissement) des nouveaux transports capacitaires, dont les modèles économiques sont souvent fragiles du fait de la fréquentation limitée.

Ce changement de paradigme – qui impliquerait donc de considérer finement comment adapter les projets de métro, tram, BRT, etc... aux réseaux de bus, de transport artisanal et pratiques de modes actifs existants – reposerait tout autant sur un changement de mentalité de la part des décideurs et des partenaires financiers, sur la prise en compte de l'intermodalité comme composante centrale des projets et des politiques de mobilité urbaine, que sur une évolution des cadres réglementaires, normes d'interopérabilité et des modèles urbains.

Cette session propose donc de considérer aussi bien les modalités d'une planification davantage « ascendante » (*bottom-up*), les possibles mécanismes pour mieux articuler transports capacitaires et transport artisanal, que les évolutions possibles des systèmes de gouvernance de la mobilité urbaine pour rendre possible ce changement de paradigme.