

Comment redéfinir les modes de gouvernance pour mieux représenter les usagers et les transporteurs artisanaux ?

La définition d'une stratégie de gouvernance des systèmes de mobilité est un préalable indispensable à l'élaboration de démarches de planification de la mobilité urbaine et une composante primordiale dans les plans d'aménagement urbain.

Pour autant ces stratégies rencontrent souvent des difficultés à être mise en place : il y a eu peu ou pas d'évolution dans les modalités de régulation, de gestion et d'administration, d'organisation des flux (passagers et marchandises) en lien avec les projets de mobilité urbaine. Au contraire, les politiques et les projets de politiques publiques semblent de plus en plus standardisés (exemple des Plans de Mobilité Urbaine Durable, mise en place d'Autorités Organisatrice de la Mobilité, ...) reprenant des modèles de métropoles occidentales, s'appuyant sur des normes internationales qui laissent peu de place pour la prise en compte des spécificités de l'urbanisation des villes du Sud (Sakho & Diongue, 2024).

L'une des principales spécificités de ces villes est la présence de différents modes de transport artisanaux, l'atomisation des sociétés d'opérateurs, les références socio culturelles associées et leur intégration dans la vie citoyenne. Il devient donc nécessaire de prendre en compte ces modes "informel" dans les mécanismes de gouvernance de la mobilité urbaine, que cela concerne l'offre de transport (opérateurs artisanaux) ou la demande (localisation des quartiers précaires en lien avec la croissance urbaine dans les périphéries) (Wood, Kębłowski & Tuvikene, 2020). Bien souvent les acteurs de la mobilité les plus concernés (opérateurs et usagers) sont le moins représentés dans les processus de consultation et de prise de décision (Witting & Wegner, 2016). Cela tend à perpétuer voire renforcer des situations d'inégalités et de relégation socio-spatiale.

Ainsi plusieurs systèmes de décision (et de gouvernance) privés et publics, ayant bien évidemment leurs propres objectifs, sont amenés à cohabiter sans réelle coopération, concertation ou collaboration.

A partir de là, s'ouvrent plusieurs champs d'investigation :

- Quels appareils critiques pour (mieux) prendre en compte la représentation des acteurs artisanaux – ou en tout cas précaires – dans les processus de gouvernance de la mobilité urbaine ?
- Quels dispositifs pour mieux intégrer ces acteurs précaires dans les processus de planification et de mise en œuvre des politiques et des projets de mobilité urbaine ?
- Quels sont les modes de coopération envisageables entre ces différents systèmes, comment déterminer une gouvernance plus ou moins partagée entre eux, comment créer une synergie entre eux