

Les taxi-motos, des modes de transport marginaux dans les systèmes de mobilité urbaine en Afrique ?

Parmi les évolutions récentes des modes de transport africains, la diffusion des taxi-motos est sans conteste l'un des processus marquants, bien que très inégalement observé dans les villes africaines, plusieurs décennies/années après l'Asie du Sud-Est où il constitue désormais un mode de transport incontournable (Guézéré, 2021). Toutefois, du fait de son caractère récent et de son implantation irrégulière, les études sur les impacts et les conséquences à moyen /long terme des taxi-motos sur la mobilité urbaine et interurbaine demeurent encore relativement éparses, portent souvent sur leurs externalités négatives (Courtright & Behrens, 2024). Au-delà de la communauté scientifique, les pouvoirs publics et institutions internationales peinent à instaurer des politiques publiques ambitieuses et intégrées, les mesures consistant souvent à osciller entre bannissement et laissez-faire. Cet engagement encore limité de la communauté scientifique et des pouvoirs publics sur la question des taxi-motos traduit la difficile appréhension des flux et des pratiques associés à ce mode, et questionne même parfois son appartenance aux catégories de transport public ou collectif (Olvera, Plat & Pochet, 2020). En effet, si l'usage du véhicule est partagé, sa très faible capacité limite le nombre de passagers transportés, tandis que l'atomisation du parc et l'évolution des structures professionnelles et organisationnelles se distinguent nettement de ce que l'on observe plus généralement dans le secteur du transport artisanal par exemple.

Outre la nécessité de documenter et d'analyser la diffusion des taxis-motos dans les villes africaines et son impact sur les systèmes urbains, cette session propose aussi de soulever les limites que posent la prise en compte des taxis-motos, et ce à plusieurs niveaux. D'une part, le rôle des taxi-motos dans les systèmes de mobilité demeure encore un impensé des politiques publiques dans la majorité des villes où ceux-ci se déploient. D'autre part, le positionnement des institutions internationales est lui-aussi ambigu, celles-ci soutenant tantôt l'électrification du secteur (Amedokpo & Boutueil, 2023), tantôt refusant de considérer ce mode comme un véritable transport public. Enfin, la communauté scientifique semble elle aussi indécise, notamment sur la possibilité d'inclure ce mode dans la catégorie plus générale du « transport artisanal » et de le considérer comme un mode de transport durable et pérenne dans les villes africaines. Aussi, un des objectifs de cette session sera de comprendre pourquoi ce mode de transport demeure encore largement marginal dans les villes africaines, et ce que ces difficultés nous révèlent des modes pensées et des visions de la ville africaine portées par ces différentes catégories d'acteurs.