

## **Titre : Gouvernance urbaine et transports dans les pays du Sud : régulation, intermodalité et justice spatiale**

Yousfi Badreddine

Professeur de géographie et aménagement du territoire

Laboratoire EGEAT, Université d'Oran2 Mohammed Ben Ahmed (Algérie)

[yousfi.badreddine@univ-oran2.dz](mailto:yousfi.badreddine@univ-oran2.dz)

L'urbanisation rapide et diffuse des métropoles du Sud — caractérisée par la porosité entre espaces urbains et ruraux et par une extension informelle — a profondément transformé les schémas de mobilité. On observe une transition d'une urbanisation compacte vers une urbanisation étalée : la dépendance aux transports motorisés s'en trouve accrue. Ces territoires périphériques, socialement hétérogènes et souvent mal équipés, renforcent la fragmentation urbaine et les inégalités d'accès. Cette situation est bien documentée dans le contexte du Sud global où les approches de mobilité conçues pour les villes du Nord sont mal adaptées aux dynamiques et aux inégalités des villes des Suds (Uteng et Lucas, 2018).

Dans nombre de villes du Sud, la planification urbaine reste essentiellement techniciste et réactive, centrée sur la gestion ponctuelle de la congestion, sans réelle intégration des mobilités dans les politiques urbaines globales. L'étalement urbain, souvent déconnecté des réseaux de transport de masse, a mécaniquement renforcé la dépendance à la voiture ou à des formes de transport collectif informel (Bertaud, 2018 ; Delpirou, et al., 2015). Cette dissociation entre urbanisme et transport conduit à des systèmes fragmentés, coûteux et socialement inéquitables, où l'aménagement des transports n'est pas traité comme un élément central de la planification urbaine.

Les projections de croissance sont souvent réalisées sans vision intégrée des mobilités, et encore moins des transports collectifs. Le transport « subit » alors les conséquences d'une urbanisation conduite « au coup par coup ». Il est en effet politiquement et médiatiquement plus valorisant d'inaugurer de grands chantiers routiers que de réfléchir à des stratégies de gestion de la demande ou de régulation institutionnelle, lesquelles exigent expertise, coordination et temps long.

Loin d'être un simple service technique, les chercheurs (par exemple Karel Martens) invitent à considérer les transports comme un bien politique et un service public essentiel. Martens montre que la « justice dans les transports » se concentre moins sur l'efficacité du système que sur l'accessibilité pour les usagers, traitée comme un bien social. Sa régulation, relevant de la puissance publique, constitue un levier majeur pour favoriser le redéploiement des activités économiques, prévenir l'aliénation sociale et limiter la dégradation du milieu. Autrement dit : la mobilité conditionne l'intégration ou l'exclusion des habitants dans un système urbain donné. L'accès équitable aux transports conditionne aujourd'hui l'accès aux ressources urbaines, à l'emploi et aux services essentiels.

Or, la prise en charge des mobilités urbaines dans les villes des Suds est constamment freinée par des contraintes budgétaires et institutionnelles. Le recours au transport informel ou aux modes para-transit, à cheval entre formel et informel, apparaît alors comme une solution « moins coûteuse ». Ce secteur hybride demeure prépondérant grâce à sa souplesse, à son faible coût et à sa capacité à desservir des zones d'étalement urbain là où les transports publics classiques ne sont pas rentables. Plusieurs travaux soulignent ce rôle structurel, tout en pointant les défis de régulation : l'article de Cervero et Golub (2007) montre que bien que ces services comblient des manques, ils sont aussi associés à de nombreuses externalités négatives (congestion, pollution, accidentologie). Une

synthèse plus récente examine les régimes variés de la para-transit dans les villes du Sud (Behrens et al., 2016).

Même lorsqu'il existe des tentatives de modernisation — par exemple le tramway au Maghreb (Alger, Casablanca, Rabat) ou le Bus Rapid Transit (BRT) en Amérique latine ou en Asie — les autorités organisatrices peinent souvent à articuler ces services avec les réseaux informels (Kaddouri et al., 2024). La construction d'une intermodalité cohérente et inclusive reste limitée. Un des problèmes majeurs réside dans l'opposition de deux systèmes de transport qui obéissent à des logiques différentes :

- Le transport informel/artisanal, exploité par une multitude d'acteurs privés, dont la logique est avant tout de rentabilité immédiate et de flexibilité .
- Le transport conventionnel formel, souvent géré par des entreprises publiques peu compétitives, dépendantes des subventions et peinant à assurer une couverture territoriale suffisante et durable.

Cette dualité pose de sérieux défis d'articulation : elle entrave la mise en place d'un projet de transport durable et cohérent. Ceci réconforte l'idée défendue par Audard et al. (2012) qui constatent que les modes de transports ne se concurrencent pas entre eux ; chaque type de véhicule vise une clientèle différente adaptée à l'itinéraire emprunté. En revanche, la concurrence au sein de chaque mode est très forte, où il n'existe pas de règle préétablie, les stratégies individuelles sont variées et complexes. En conséquence, l'intermodalité demeure fragmentée : chaque mode se développe isolément, au détriment des usagers. Comme le montrent les travaux sur la gouvernance urbaine (Gupta, et al., 2015), l'enjeu n'est pas seulement technique mais institutionnel et politique. Ainsi, la question de l'intermodalité ne peut être réduite à des connexions physiques entre modes.

Cette session propose d'interroger les modalités de gouvernance et de régulation des systèmes de transport dans les pays du Sud, à la lumière des enjeux d'intermodalité et de justice spatiale. Elle invite à croiser les approches institutionnelles, économiques, sociales et environnementales afin de penser des modèles de mobilité adaptés aux réalités urbaines du Sud global. Les communications pourront aborder :

- des études de cas empiriques (villes d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine) ;
- des analyses comparatives entre systèmes formels/informels ou entre villes du Nord et du Sud ;
- des approches théoriques sur l'interaction transport-urbanisation-justice spatiale. L'objectif est d'identifier les leviers d'une mobilité urbaine plus équitable et durable.

### **Liste bibliographique :**

- Audard, F., Perez, J., Wester, L. et Grondeau, A. (2012). Système de transport en commun et auto-organisation : le cas de Brazzaville. In *Actes de Colloque CODATU XV*. Addis-Abeba.
- Behrens, R., McCormick, D. et Mfinanga, D. (Eds.). (2016). *Paratransit in African Cities: Operations, Regulation and Reform*. Routledge.
- Cervero, R. et Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457.

- Delpirou, A., Doulet, J.-F. et Zhuo, J. (2015). Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China » *Flux*, 101-102(3), 42-56.
- Diaz Olvera, L., D. Plat, P. Pochet et M. Sahabana. (2010). Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. *Espace populations sociétés*, 2010/2-3 : 337–348.
- Godard, X. (2008). Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. *Actes de CODATU VIII*, Hô Chi Minh Ville.
- Godard, X. (dir.). (2008). *Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes*. Aix-en-Provence : INRETS Edition.
- Gupta, J., Pfeffer, K. et Verrest, H. (Eds.). (2015). *Geographies of Urban Governance: Advanced Theories, Methods and Practices*. Springer.
- Kaddouri S., Yousfi B. et Trache S.M. (2024). (Dé)cohabitation du transport conventionnel et artisanal dans l'agglomération oranaise (Algérie), *Méditerranée* [Online], Urban Spaces, Online since 17 March 2024.
- Lombard, J. et Ninot, O. (2012). *Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest*. ÉchoGéo, 20. doi :10.4000/echogeo.13127.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice – Designing fair transportation systems*. Routledge.
- Stucki M. (2016), *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines*, SSATP, Document de travail No. 106.
- Uteng, T. P., & Lucas, K. (Eds.). (2018). *Urban Mobilities in the Global South*. Routledge.