



HAL
open science

L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne

Pascal Pochet, Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Amakoé Adolehoume

► **To cite this version:**

Pascal Pochet, Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Amakoé Adolehoume. L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne. 2016. halshs-01542583

HAL Id: halshs-01542583

<https://shs.hal.science/halshs-01542583>

Preprint submitted on 29 Jun 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne

Pascal Pochet¹

Lourdes Diaz Olvera¹

Didier Plat¹

Amakoé Adoléhoumé²

¹ LAET, University of Lyon (ENTPE, CNRS, University Lumière Lyon 2)

² SITRASS (Solidarité Internationale pour la Recherche en Transports en Afrique Subsaharienne.
pascal.pochet@entpe.fr; lourdes.diaz-olvera@entpe.fr; didier.plat@entpe.fr; adelohou@sittrass.fr

Dans un contexte de croissance urbaine qui contribue à accroître les besoins de mobilité, les motos sont de plus en plus présentes dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les deux-roues motorisés se révèlent comme un mode de transport plus adapté au mauvais état de la voirie et à la forte congestion mais aussi comme une réponse aux difficultés structurelles rencontrées par les transports collectifs pour assurer la mobilité quotidienne des citoyens. L'irruption des motos chinoises, plus abordables à l'achat, a également contribué à une diffusion croissante de ce mode de transport depuis les années 2000, diffusion bien plus large que pour les voitures. La diffusion auprès des ménages est très forte dans trois villes d'Afrique de l'Ouest (Ouagadougou, Bamako et Cotonou), atteint des niveaux élevés dans des villes d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale (Niamey, Lomé, N'Djamena, Douala et Yaoundé) mais, à quelques exceptions près, demeure plus limitée en Afrique de l'Est et en Afrique Australe (Figure 1).

CROISSANCE DES USAGES PRIVÉS OU COLLECTIFS ?

La diffusion des motos prend des formes différentes selon les villes :

Une croissance portée par l'usage individuel des motos. A Ouagadougou, en raison de la faiblesse de l'offre de transport public, la moto comme mode de transport individuel représente

de longue date le premier mode de transport motorisé. A Bamako, à Niamey, l'essor des motos individuelles s'est poursuivi malgré l'existence de transports publics. Dans ces trois villes, les détenteurs de motos se caractérisent par des niveaux de mobilité élevés (Diaz Olvera et al., 2012). Toutefois le cercle des utilisateurs demeure relativement limité. La moto représente un substitut à la voiture mais demeure encore socialement sélective, hors de portée financière de la majorité. D'un usage majoritairement masculin, c'est le véhicule des classes moyennes, des actifs du secteur formel, administrations publiques ou entreprises privées, des étudiants avec des moyens financiers.

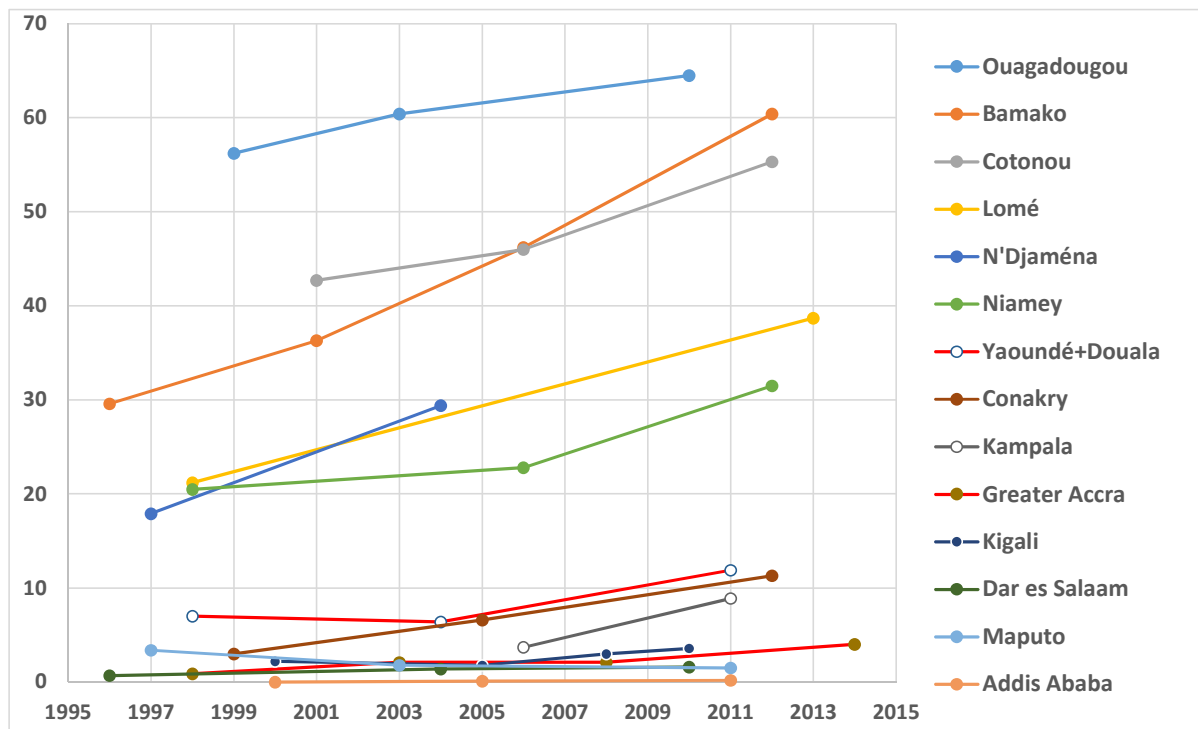


Figure 1. Evolution du pourcentage de ménages possédant moto(s) ou scooter(s) dans diverses métropoles d'Afrique sub-saharienne (1995-2014)

Source : The DHS Program Indicator Data API, The Demographic and Health Surveys (DHS) Program. ICF International. Funded by the United States Agency for International Development (USAID). Available from api.dhsprogram.com [consulté le 06-07-2016]. Réalisation : auteurs.

L'essor des motos-taxis ces trois dernières décennies. La présence des motos-taxis est attestée dans plus de la moitié des villes d'Afrique sub-saharienne de plus de 100 000 habitants. L'aire de diffusion s'est étendue rapidement depuis la fin des années 1980 aux villes du Nigeria, Bénin, Togo et Ghana, à l'Afrique Centrale (Cameroun, Centrafrique, Tchad), mais également à l'Afrique de l'Est (Ouganda, Kenya, Rwanda) ou Australe (Angola). Comparée au profil des usagers de motos personnelles, la clientèle des motos-taxis est moins masculine, plus jeune et

plus diverse socialement, ce mode étant beaucoup utilisé également par les actifs du secteur informel et les inactifs.

Les raisons du succès des motos-taxis sont multiples. Au-delà des problèmes de congestion et d'état de la voirie caractéristiques de nombreuses villes, les insuffisances dans l'offre de transport public, formelle ou artisanale, et les difficultés des autorités publiques pour réguler le secteur ont ouvert la voie aux motos-taxis. La forte disponibilité et le caractère bon marché des facteurs de production (main d'œuvre en recherche d'emploi, motos et carburant, parfois de contrebande) et les perspectives d'un retour sur investissement rapide pour les détenteurs de capital à la recherche d'activités lucratives ont également favorisé le boom de l'activité, comme dans l'exemple de Lomé.

LES MOTOS-TAXIS DE LOMÉ : UNE SOURCE DE REVENUS, MAIS A QUEL PRIX ?

Le cas de Lomé offre un bon exemple du dynamisme, mais aussi des limites du secteur des motos-taxis (Diaz Olvera et al., 2016). Estimés à 90 000 véhicules en 2011, les *zomidjans* (ou *oleyias*) sont devenus le mode de transport public de loin le plus utilisé dans la capitale du Togo, assurant un service de mobilité "sur mesure" (Figure 2).



Figure 2. Motos-taxis à Lomé (juin 2016)

Crédit photo : David Délato Agbokpè, Lomé

Dans une économie où le sous-emploi est massif et la formation professionnelle limitée, cette activité procure un moyen de subsistance pour nombre de foyers. Cependant, la très forte concurrence et les conditions de travail amènent fréquemment les conducteurs sur le fil du rasoir : longues journées de travail, problèmes de santé fréquents (maux de dos, problèmes

respiratoires, maux de tête, etc.), travail de nuit, transport de plusieurs passagers à la fois, transport de marchandises volumineuses. Les autorités ne parviennent pas à faire respecter l'ensemble des obligations réglementaires, dont celles qui concernent la sécurité. Toutefois, depuis 2015 le port du casque par le conducteur s'est généralisé, mais il n'en va pas de même pour le passager (Figure 3).



Figure 3. Lomé, juin 2016 : Casque obligatoire pour les conducteurs seulement

Crédit photo : David Délato Agbokpè, Lomé

Les problèmes de sécurité récurrents sont renforcés par le mode d'organisation du secteur qui pousse l'opérateur à enchaîner les courses et prendre des risques pour dégager une rémunération. Si la majorité sont propriétaires du véhicule qu'ils exploitent, nombre d'entre eux louent la moto à un « investisseur », le plus souvent sous une forme s'apparentant au crédit-bail, le *work and pay*. Ils doivent verser au propriétaire un montant hebdomadaire élevé, sur une période de 18 mois généralement. A la fin de cette période, le véhicule, souvent en mauvais état, leur revient. Tous, loin de là, ne parviennent pas à devenir propriétaire de leur outil de travail par ce biais. Les faibles capacités de régulation publique, la place importante prise de facto par ce mode de transport dans la ville et la difficulté de proposer une offre alternative font que l'activité demeure difficile à réglementer et à organiser.

ENJEUX URBAINS

Si les raisons de ce succès sont diverses, les conséquences sur le fonctionnement urbain sont également multiples. Du point de vue de la satisfaction des besoins de déplacement, les mototaxis proposent un service de mobilité individualisé, proche du “porte à porte” jusque dans des zones peu accessibles. Les tarifs pratiqués augmentent rapidement avec la distance de la course,

ce qui oriente les types d'usage et peut limiter l'accès à la ville des populations périphériques à bas revenus. Ce mode permet néanmoins un large accès à une mobilité motorisée et est de ce fait apprécié par ses utilisateurs, en dépit des risques (d'accidents de la route, voire d'agressions), qui lui sont reprochés.

La multiplication des motos-taxis pose cependant de nombreux problèmes environnementaux et de santé publique : forte pollution atmosphérique, conditions de travail éprouvantes occasionnant nombre d'affections aux conducteurs, risque routier élevé et gravité des accidents. Sur le plan de l'organisation des transports, le fait que les motos-taxis parviennent dans certains cas à dominer totalement le secteur au point de faire disparaître les autres types d'opérateurs fragilise l'offre de transport. Cette situation montre bien la difficulté qu'ont, dans la quasi-totalité des villes, les autorités publiques à intégrer cette forme de transport artisanal dans une offre de transport intégrée et cohérente.

Alors que la taille des villes s'accroît sans cesse, à l'heure où les projets de BRT ou de LRT pour structurer les réseaux de transport public fleurissent sur le sous-continent (Deng et Nelson, 2011), il apparaît paradoxal que la capacité unitaire des véhicules plus traditionnels se réduise à ce point. Les autorités publiques sont confrontées au défi d'organiser l'activité des motos-taxis, sans briser leur forte dynamique sociale, pour assurer le transport dans les zones interstitielles en complémentarité de modes plus capacitaires.

REFERENCES

Deng T., Nelson J. D. (2011), Recent developments in Bus Rapid Transit: a review of the literature, *Transport Reviews*, 31.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M. (2012), Motorbike taxis in the "transport crisis" of West and Central African cities, *EchoGéo*, 20. <http://echogeo.revues.org/13080>.

Diaz Olvera L., Guézéré A., Plat D., Pochet P. (2016), Earning a living, but at what price? Being a motorcycle-taxi driver in a Sub-Saharan African city, *Journal of Transport Geography*, 56.