

Labex Futurs urbains – GT Villes et métiers  
*Journée d'étude du 9 novembre 2023*

# Les transports mixtes personnes – marchandises dans les villes d'Afrique subsaharienne sous le prisme d'enquêtes de mobilité

Gaële LESTEVEN et Pascal POCHET

LAET, ENTPE – Université Lyon 2 – CNRS



LABORATOIRE  
AMÉNAGEMENT  
ÉCONOMIE  
TRANSPORTS

TRANSPORT  
URBAN PLANNING  
ECONOMICS  
LABORATORY



ENTPE



# Contexte des grandes villes africaines

## 1. Urbanisation

- Croissance rapide de la population (+ 2 à + 4 % / an)
- Croissance spatiale encore plus rapide : étalement urbain, non-continuité du bâti
- Problématique de l'urbanisation de ces nouvelles zones
- Des espaces urbains avec des emprises de voirie limitées : congestion, compétition pour l'espace (circulation / commerce / logistique urbaine / transport de personnes) : avantage aux petits véhicules

*Part de la voirie dans la superficie urbaine totale*

Kigali 16 %

Abuja 15 %

Dakar 14 %

Addis Abeba 13 %

Ouagadougou 12 %

Nairobi, Accra 11 %

Bangui 6%

City	% land area
Manhattan	36
Hong Kong	33.7
Barcelona	33
Paris	29.7
Amsterdam	29.1
Tokyo	28.7
Athens	28.6
Medellin	25.2
Brussels	25.1
Helsinki	22.9
Copenhagen	22.7
Guadalajara	21.8
Singapore	21.6
Beijing	19.1
St. Petersburg	18.5
Auckland	18.1
Brasilia	16.7
Bangkok	15.9
Kigali	15.7
Chandigarh	15.7
Kolkata	15.2
Abuja	15.1
Dakar	14.3
Addis Ababa	13.4
Ouagadougou	12.3
Nairobi	11.5
Accra	11.1
Yerevan	6.1
Bangui	6

Source : SSATP, 2021  
d'après UN Habitat, 2013

# Contexte des grandes villes africaines

## 2. Mobilité des personnes

- Rôle clef des aménités urbaines et de l'accès à la ville dans les modes de subsistance
- Les **besoins de mobilité** augmentent et la portée des déplacements tend à s'allonger du fait de la croissance urbaine

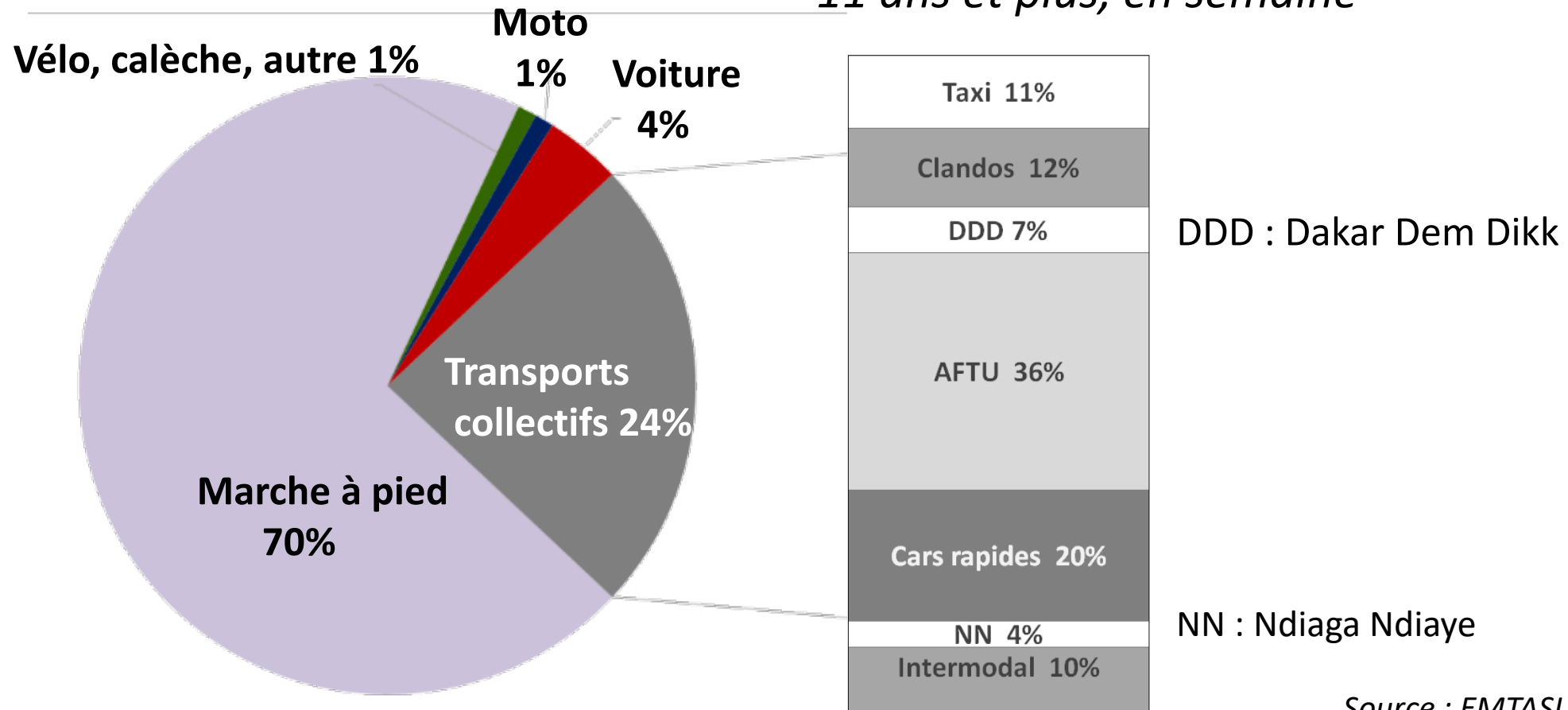
MAIS :

- De nombreux ménages en situation de pauvreté
- Des budgets des ménages sous tension
- Un faible équipement des ménages en véhicules, même si la moto personnelle connaît un succès croissant
- La marche à pied et les transports collectifs (TC) pour le plus grand nombre
- Une mobilité qui se déploie à différentes échelles du quartier à la ville ; un besoin d'articuler ces différentes échelles et formes de mobilité

# Contexte des grandes villes africaines

## 2. Mobilité des personnes

*Part des différents modes à **Dakar en 2015**  
11 ans et plus, en semaine*



# Contexte des grandes villes africaines

## 3. Activités productives, enjeux économiques et d'approvisionnement

- Des activités de production de formes diverses : commerces, industries, activités liées au port, artisanat urbain, agriculture, BTP, services, intermédiaires, etc.
- Des activités de production, enregistrées **et** informelles (non recensées, individuelles ou familiales) fortement imbriquées :
  - Les marchés comme lieux d'approvisionnement et de consommation
  - Des flux des marchandises à différentes échelles : locale, inter- ou intra-urbaine, internationale, avec des effets-frontières
  - Une mobilité des marchandises atomisée et liée à celle des personnes (approvisionnement, commerce...), du fait de la prégnance de l'économie informelle
  - Un encombrement de l'espace urbain

# Cadrage théorique – Etude de la circulation des marchandises dans les villes africaines

- Peu de données statistiques sur les activités économiques dans les villes africaines
- Néanmoins certains travaux sur la métropole logistique aux Suds (Choplin et Lombard, 2010 ; Marei et al., 2019)
  - Existence d'un système dual entre une logistique standardisée à l'échelle mondiale (*cf.* ports) et une logistique fragmentée à l'échelle locale
  - Adaptation des pratiques logistiques (*cf.* émergence du triporteur)
  - Diversité des rôles (une vendeuse également cliente sur le même marché)

Objet de cette communication : étudier la circulation des marchandises (« bagages ») dans le cadre des déplacements quotidiens des habitant·es des villes africaines

# Données mobilisées – Des enquêtes sur la mobilité des personnes

Focus sur le cas de la région de Dakar :

- Analyses secondaires de l'Enquête ménages mobilité Sitrass-Curem de 2015 pour le compte du Cetud (EMTASUD) (SITRASS-CUREM, 2016)
- Entretiens semi-directifs auprès d'habitant·es, 2022-23
- Entretiens semi-directifs et enquêtes par questionnaire auprès d'opérateurs de taxis collectifs informels (« clandos »), 2021-22 (Lesteven et al., 2022)

Autres enquêtes :

- Questionnaire auprès des usagers des transports à Lomé, 2011
- Questionnaire auprès d'opérateurs de motos-taxis (« *oleyas* ») à Lomé, 2012 (Diaz Olvera et al., 2015)
- Et deux enquêtes plus anciennes : enquêtes ménages Pauvreté Mobilité Urbaine, à Conakry et à Douala, 2003 (SITRASS, 2004a, 2004b)

# Quelques éclairages sur la mobilité quotidienne et le transport de marchandises



**ABS**  
AFRICAN BUSINESS SCHOOL

Rapprocher l'école de l'entreprise  
par l'alternance, les stages  
et les immersions en entreprise.

*"Le canan contient les corps,  
l'école fascine les âmes."*  
Cheikh Nourou KANE - PARRAIN

Pour plus d'informations, appelez :  
33 872 82 45  
77 096 92 92  
77 764 25 51

© SCAP Liberte 2 | Dernière mise à jour : 01/05/2021 | 100% en ligne

**COURS PROFESSIONNELS**

- Comptabilité - Gestion
- Transport Logistique
- Montage Vidéo et Audiovisuel
- Infographie
- Développement Web
- Communication Digitale
- Techniques de Vente en ligne
- Assistent RH
- Assistent de Direction

**FORMATIONS ACADÉMIQUES**

- Comptabilité - Gestion
- Transport Logistique
- Banque Assurance
- Commerce International
- Entrepreneuriat
- Marketing Communication
- Droit des Affaires

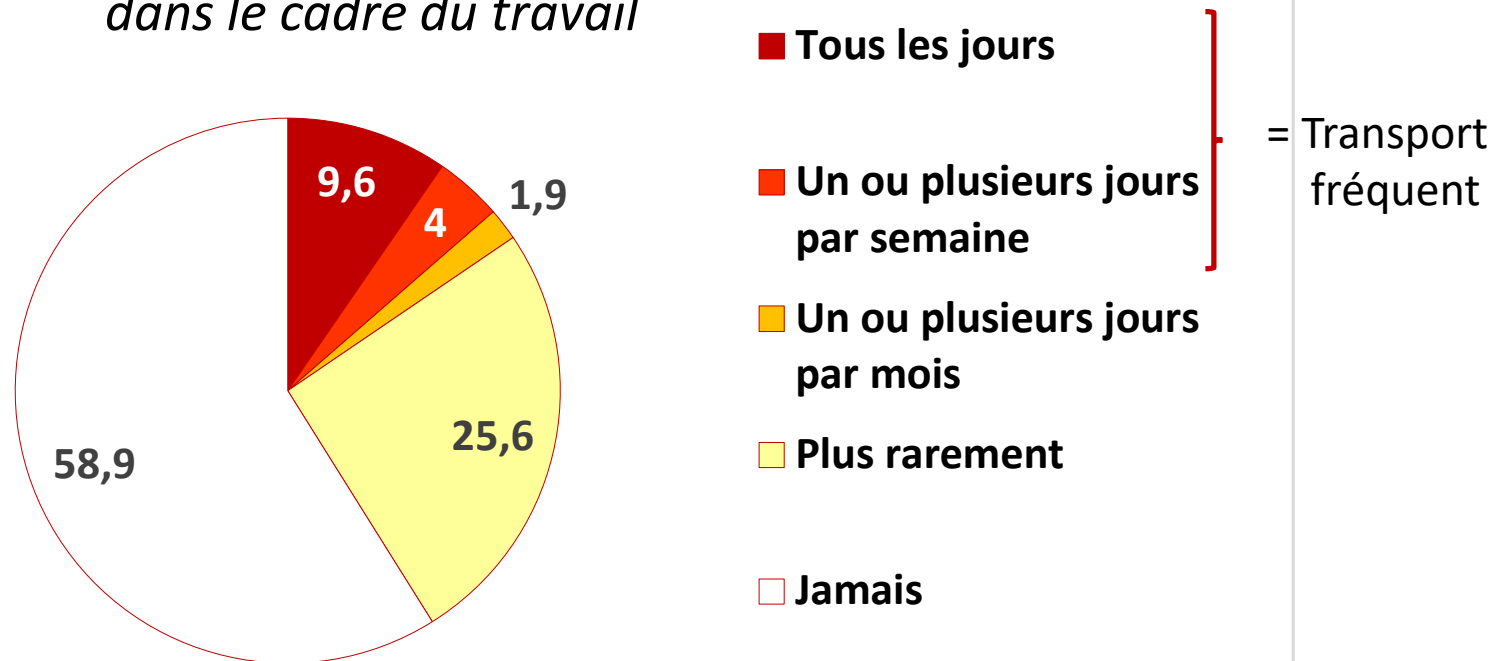


# Transporter ses propres marchandises, une pratique répandue...

Qui transporte fréquemment des marchandises lourdes ou encombrantes dans le cadre du travail à Dakar (2015) ?

➤ Une situation fréquente pour **près d'un actif-ve sur sept**

*% des actifs-ves transportant des marchandises dans le cadre du travail*



## ...en particulier chez les femmes pratiquant le petit commerce

Qui transporte fréquemment de marchandises lourdes ou encombrantes **dans le cadre du travail** à Dakar (2015) ?

- Les **femmes** (43 % de la population active) sont les plus nombreuses à le faire (55 %)
- Les **commerçant·es** (commerce de détail = 23 % de la pop. active) sont fortement sur-représenté·es dans cette pratique (55 %), avec également : actifs du BTP, du secteur agricole, profils divers
- Des différences de genre selon les produits transportés, liées aux différences/inégalités genrées d'accès aux professions :
  - **produits alimentaires** : sont transportés par des femmes à 76 %
  - **produits non alimentaires** : transportés par des hommes à 79 %



## ...en particulier chez les femmes pratiquant le petit commerce

A **Lomé** (2011), parmi les usagers des transports enquêtés sur l'espace public, qui est-ce qui utilise le moto-taxi avec des marchandises encombrantes ?

- Les **femmes** (54 % des usagers des motos-taxis) sont majoritaires dans cette pratique (71 %)
- Les **commerçant·es** (commerce de détail = 26 % de la pop. active) sont fortement sur-représenté·es dans cette pratique parmi la population active (62 %) puis : actifs du BTP et autres profils
- Des effets de genre tout aussi marqués qu'à Dakar



## Une pratique réalisée surtout à pied...

Quels sont les modes utilisés en cas de déplacement avec des marchandises lourdes ou encombrantes par les personnes qui en **transportent fréquemment** (cf. def. en diapo 10) dans le cadre du travail à Dakar (2015) ?

Modes de transport	% des déplacements
Marche à pied (MAP), en mode unique sur tout le trajet	37,0
Calèche (ou rarement, vélo)	5,2
TC + trajet MAP > 5 mn	25,0
TC seul (i.e. sans trajet MAP > 5 mn)	18,2
Mode individuel (VP ou moto ou VUL)	14,7

n=787

TC : Transports collectifs ; VP : Voiture personnelle ;

VUL : Véhicule utilitaire léger



...souvent dans des conditions pénibles

Existe-t-il des **gênes** liées au transport fréquent de marchandises lourdes ou encombrantes **dans le cadre du travail à Dakar (2015) ?**

- Des gênes dues à l'encombrement des trottoirs (2 personnes sur 3), à leur mauvais état ( $\approx 60\%$ ), aux flaques et eaux stagnantes ( $\approx 60\%$ )
- Des % qui ne sont pas liés au fait de se déplacer à pied ou en TC avec ses marchandises
- Des gênes partagées par l'ensemble des habitant·es de la région de Dakar



...souvent dans des conditions pénibles

En périphérie, un recours à la marche à pied, par manque d'infrastructure et d'offre de transport

*On m'a même interdit de porter des bagages lourds mais ma situation oblige. [...] Parce que la distance entre le marché et par où passe le clando est un peu éloignée. Vendeuse de thiéré (couscous de mil), 50 ans, Pikine*

*Des fois tu as des bagages difficiles à porter mais tu es obligé de marcher parce que tout simplement là où tu habites, il n'y a pas de bonnes routes*  
Vendeur de téléphone, 24 ans, Rufisque



## Un recours aux TC, pas toujours possible

### A Dakar :

- Difficultés (et refus) de prendre les marchandises dans les TC institutionnels

*La descente pose problème si le bus est rempli de personnes, surtout si les gens veulent passer des bagages. Tapissier, 30 ans, Keur Massar*

### ➤ Recours au transport informel, mais sans garantie :

- 22 % des chauffeurs de clandos refusent de transporter des marchandises
- 36 % le font « moins d'une fois par semaine »

### A Lomé :

- 18 % des conducteurs de motos-taxis refusent les passagers avec marchandises
- 67 % n'en transportent qu'« occasionnellement »



## ... ou qui entraîne des surcoûts

- La plupart des opérateurs font payer un surcoût :

*Le clando est beaucoup plus cher surtout quand j'ai des bagages à transporter [...] mais j'éprouve énormément de difficultés pour porter mes bagages. Commerçante et agricultrice, 35 ans, Guédiawaye*

- Clando : surcoût assez important mais difficile à estimer (+50 % à +100 % ?) pour le passager avec des marchandises
- Négociations autour du prix, variabilité selon les situations :

*Je prends les bagages et je discute avec le client sur le prix à payer. [...] si c'est un client que j'ai l'habitude de faire des courses avec lui, on ne discute pas du prix, il paie le même tarif. Chauffeur propriétaire, 72 ans, Guédiawaye*

## ...notamment pour accéder aux zones centrales

L'accès aux zones centrales et très denses est stratégique, mais compliqué :

- plus de chances de trouver un emploi
- mieux gagner sa vie :

À Conakry, les gains des petits commerçants, nets des frais de transport, sont supérieurs de 20 % lorsqu'ils vendent en quartier central, en comparaison de ceux des petits commerçants qui vendent dans leur quartier de résidence

*Comparaison des revenus des petits commerçants*

Rémunération petits commerçants vendant au quartier	Dépenses TC petits commerçants pour vendre au centre
	Gain net commerçants vendant au centre + 20%

*Si le problème de transport ne se posait pas, je serais partie également au marché central comme le font les autres et vendre moi-même mes pagnes aux clients. Couturière, Douala*

Enquête ménages Pauvreté Mobilité Urbaine, Douala, 2003

Source : Enquête ménages Pauvreté Mobilité Urbaine, Conakry, 2003.  
TC : Transports collectifs

# Quelques éléments de discussion

## Des articulations problématiques entre déplacements des personnes et circulation des marchandises ?

Les opérateurs de transport informel arbitrent entre marchandises et personnes...

*Les clandos profitent des heures où il y a beaucoup de vendeurs avec leurs bagages pour trouver les clients... Ancienne commerçante de mangues et fruits, 80 ans, Dakar*

... au risque d'impacter la disponibilité de l'offre pour les personnes

*...Mais après 9 heures, tu ne les vois plus. Alors pas de possibilité pour moi d'en trouver.*

Ancienne commerçante de mangues et fruits, 80 ans, Dakar

... et d'attiser les convoitises

*Avec les bagages, il faut les prévoir de l'argent parce que les policiers vont vous arrêter souvent et nous obligent à payer. Chauffeur propriétaire, 54 ans, Rufisque*

# La livraison en véhicules légers, en forte croissance : une alternative au transport de ses marchandises en propre ?

- Entre importation et adaptation locale :
  - Succès des petits véhicules (motos, triporteurs)
  - Savoir-faire locaux de mécanique
  - Transformation de véhicules importés
- Téléphonie mobile et numérique :
  - Des opportunités d'activités plus nombreuses
  - Recours aux plateformes, dans une certaine limite
  - Diffusion du paiement mobile



Rufisque, crédit : G. Lesteven, 2022

# Perspectives

- Nos enquêtes montrent que le transport de marchandises influence les modalités du transport de personnes dans les villes d'Afrique subsaharienne
- Dans quelle mesure le transport de personnes influence-t-il les modalités du transport de marchandises ?
- Quels sont les positionnements et les « trajectoires » des opérateurs de transport entre :
  - desserte urbaine / interurbaine
  - marchandises / personnes
  - motos / triporteurs / voitures / véhicules utilitaires... ?
- Enjeux forts de l'électrification et du développement du numérique dans le transport public de personnes : quel positionnement des opérateurs dédiés au transport de marchandises en ville par rapport à ces transformations ?
- Un besoin d'enquêtes dédiées au mouvement des marchandises dans différents contextes africains

Merci !



Abidjan, crédit : G. Lesteven, 2021