

2022

Géotransports

Revue de géographie des transports & de la mobilité

1718

La motocyclette dans tous ses états en Afrique



SOMMAIRE

LA MOTOCYCLETTE DANS TOUS SES ETATS EN AFRIQUE

	Page	Pratiques et représentations de la motocyclette et du motocycliste	
EDITORIAL La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales <i>Giorgio Blundo & Assogba Guézéré</i>	3	Hervé B.M. Gbenahou, Daniel Azonchiga & Vignon D. Bedie « Encourir des risques pour réduire des risques » : ethnographie des pratiques médicamenteuses des conducteurs de taxi-moto à Cotonou (Bénin) "Taking risks to reduce risks": ethnography of the medicinal practices of motorcycle cab drivers in Cotonou (Benin)	101
ARTICLES			
<i>Trajectoires historiques et usages des motocyclettes en Afrique</i>			
<i>Assogba Guézéré</i> Trois générations de motocyclettes en Afrique de l'Ouest Three generations of motorbikes in West Africa	11	<i>Kafé Guy-Christian Kroubo & Bakary Ouattara</i> Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de motostaxis à Bouaké (Côte d'Ivoire) Drug trafficking and consumption among motorcycle taxi drivers in Bouaké (Ivory Coast)	113
<i>Komlan Kouzan</i> L'utilisation de la bicyclette et de la motocyclette au Togo à l'époque coloniale (1884-1960) The use of the bicycle and the motorbike in Togo during the colonial period (1884-1960)	27	<i>Nesrime Bouhamed</i> Accidentologie et perception des normes de la sécurité routière par les motocyclistes dans le Grand Sfax en Tunisie Accidentology and perception of road safety standards by motorcyclists in Grand Sfax in Tunisia	123
<i>Pascal Pochet & Gaële Lesteven</i> La moto personnelle dans les villes d'Afrique subsaharienne : diffusion, usages et utilisateurs Personal motorcycles in sub-Saharan African cities: diffusion, uses and users	41	<i>Sylvie Ayimpam, Bienvenu Kobongo Okito & Michel Bisa Kibul</i> La gouvernance au quotidien des taxi-motos à Kinshasa. Une régulation difficile The Everyday Governance of Motorcycle Taxis in Kinshasa. A difficult regulation	135
<i>Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique : commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation</i>			
<i>Giorgio Blundo</i> L'épopée discrète des motos chinoises en Afrique de l'Ouest The discreet saga of Chinese motorcycles in West Africa	55	<i>LA « PHOTO QUI TRANSPORTE »</i> <i>Essodina Sayibia & Assogba Guézéré</i> 28- La pirogue au cœur de l'intermodalité pour franchir le fleuve Oti à la frontière Togo-Ghana (Kpétab)	151
<i>Nicolas Teougam</i> Circuits d'approvisionnement et de commercialisation des motos et tricycles asiatiques à Maroua (Cameroun) The two- and three-wheelers supply routes and trading operations in the City of Maroua (Cameroon)	71	<i>Giorgio Blundo</i> 29- Cinkassé, frontière Togo – Burkina Faso : lorsqu'une moto en transporte une autre	152
<i>Yao T. Amedokpo & Virginie Boutueil</i> L'intégration des motos électriques dans les systèmes de transport urbain en Afrique : constats et perspectives Electric motorcycles integration in urban transport systems in Africa: insights and prospects	85	<i>LIEU DU TRANSPORT</i> <i>Ndeye Ngom, Bruno Lecoquierre & Jean Varlet</i> La gare ferroviaire de Dakar : une mutation récente (n°17)	153
		<i>POSITION DE THESE</i> <i>17- Robin Puchaczewski</i> « Observation, évaluation et fabrique des politiques cyclables à l'heure du retour du vélo : le cas de l'agglomération toulousaine » "Observation, evaluation and production of cycling policies at the time of the return of cycling: the case of the Toulouse urban area"	159

La revue Géotransports

Comité de lecture du n°17-18

Coffi Aholou, université de Lomé (Togo), **Benjamin Allagbe Sotondji**, université d'Abomey-Calavi (Bénin), **Emmanuel Bonnet**, IRD, **Farès Boubakour**, HEC Alger (Algérie), **Sidy Cissokho**, université de Lille, **Roger Dindji**, université Peleforo Gon Coulibaly (Korhogo, Côte d'Ivoire), **Yves-Bertrand Djouda**, université de Yaoundé (Cameroun), **Philippe Dugot**, université Toulouse II Jean Jaurès, **Michel N'buéké Adovi Goeh-Akué**, université de Lomé (Togo), **Frédéric Hérans**, université de Lille, **Irène Kassi**, université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (Côte d'Ivoire), **Mathilde Joncheray**, université Toulouse II Jean Jaurès, **Bruno Lecoquierre**, université Le Havre Normandie, **Michel Lesourd**, université Rouen Normandie, **Messan Lihoussou**, université de Parakou (Bénin), **Jérôme Lombard**, IRD Prodig Paris, **Nantob Mafobatchie**, université de Lomé (Togo), **Aliou Ndao**, université Gaston Berger, St-Louis (Sénégal), **Alexis N'Guessan**, université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (Côte d'Ivoire), **Ndeye Ngom**, université Cheikh Anta Diop de Dakar (Sénégal), **Papa Sakho**, université Cheikh Anta Diop de Dakar (Sénégal), **Benjamin Steck**, université Le Havre Normandie, **Joseph Tsigbé**, université de Lomé (Togo), **Jean Varlet**, université Savoie Mont Blanc, **Pierre Zembri**, école d'urbanisme de Paris.

Comité scientifique

Xavier Bernier, Paris Sorbonne Université
Antoine Beyer, université de Cergy-Pontoise
Farès Boubakour, HEC Alger (Algérie)
Laurent Chapelon, université Paul-Valéry Montpellier 3
Assogba Guézéré, Université de Kara (Togo)
Anne Hecker, université de Lorraine
Vladimir Kolossov, Académie des Sciences de Russie
Frédéric Lasserre, université Laval, Québec (Canada)
Valérie Lavaud-Letilleul, université Paul-Valéry Montpellier 3
Eloïse Libourel, LVMT-université Gustave Eiffel
Sabine Limbourg, université de Liège (Belgique)
Jérôme Lombard, IRD Prodig Paris
Valérie Facchinetti-Mannone, université de Bourgogne
Robert Marconis, université Toulouse II Jean Jaurès
Nora Mareï, CNRS Prodig Paris
Ndeye Ngom, université de Dakar (Sénégal)
Alexis N'guessan, université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (Côte d'Ivoire)
Ángel Pueyo Campos, universidad de Zaragoza (Espagne)
Colette Ranély Vergé-Dépré, université des Antilles
Benjamin Steck, université Le Havre Normandie
Kevin Sutton, université Grenoble Alpes
Pierre Thorez, université Le Havre Normandie
Jean-François Troin, université de Tours
Jean Varlet, université Savoie Mont Blanc
Jean-Pierre Wolff, université Toulouse II Jean Jaurès
Pierre Zembri, école d'urbanisme de Paris

Equipe de direction

Colette Ranély Vergé-Dépré, Secrétaire générale
Pierre Zembri, Rédacteur en chef
Jean Varlet, Directeur de publication

EDITORIAL

**LA MOTOCYCLETTE DANS TOUS SES ETATS EN AFRIQUE :
MOBILITES, ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES ET REPRESENTATIONS SOCIALES¹**

Giorgio BLUNDO, Anthropologue, Directeur d'études, EHESS, Marseille (France)

Assogba GUÉZÉRÉ, Maître de Conférences en Géographie urbaine à l'Université de Kara (Togo)

Depuis son invention en 1868 par l'ingénieur français Louis-Guillaume Perreaux et sa première mise en production en 1899 par les frères Werner, qui lui donnèrent le nom qu'elle porte encore, la motocyclette s'est progressivement répandue sur tous les continents. En 2019, ses ventes mondiales ont dépassé les 60 millions d'unités. Les deux-roues motorisés sont pourtant relativement invisibles dans la littérature en sciences sociales (Pinch & Reimer, 2012). Ce constat est particulièrement évident pour le continent africain.

Dernier marché investi par les fabricants asiatiques de motos économiques, après l'Asie du Sud-Est, l'Amérique du Sud et le Moyen-Orient, l'Afrique recèle pourtant un potentiel immense. En 2016, il s'y est vendu en Afrique 3,6 millions de motos, pour une valeur de 4,6 milliards USD. Si la diffusion croissante des motocyclettes en Afrique est une réponse à la faiblesse de l'offre de transport public, au mauvais état des infrastructures routières, à l'impossibilité des ménages d'accéder aux voitures particulières, elle correspond aussi à de nouveaux besoins de mobilité individuelle, de consommation et de distinction sociale exprimés par les classes moyennes africaines.

A ce jour, l'essentiel des publications en sciences sociales au sujet des motocyclettes qui sillonnent le

continent vient de la géographie des transports et de la sociologie urbaine (Godard, 2002 ; Agossou, 2004 ; Guézéré, 2008, 2012 ; Diaz Olvera & al., 2009, 2016), et se concentre sur le phénomène des taxis-motos (les deux-roues et les tricycles). Leur présence est attestée dans plus de la moitié des villes d'Afrique sub-saharienne de plus de 100.000 habitants, avec une aire de diffusion qui s'est étendue depuis la fin des années 1980 des villes du Nigeria, du Bénin et du Togo, à l'Afrique Centrale (Cameroun, Centrafrique, Tchad), mais également à l'Afrique de l'Est (Ouganda, Kenya, Rwanda) ou Australe (Angola) (Diaz Olvera, 2017). 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 favorisé le boom de l'activité (Diaz Olvera, idem), dans des contextes d'urbanisation rapide et incontrôlée et de faible capacité de régulation par les pouvoirs publics des métiers du secteur informel.

D'autres travaux s'intéressent à l'impact des deux-roues motorisés sur la santé publique (accidents de la circulation routière) et l'environnement, mais il reste de nombreuses questions et de nombreux domaines de

¹ Ce numéro spécial de la revue *Géotransports* est issu du deuxième colloque international du laboratoire de recherche PREDES de l'université de Kara au Togo, co-organisé avec l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS) de Marseille. Le colloque s'est tenu à l'université de Kara les 9, 10 et 11 mars 2022, sous le parrainage du Ministère des Transports routiers, aériens et ferroviaires du Togo et a bénéficié du soutien financier du Centre de recherche Norbert Elias (UMR 8562, Marseille), du Complexe Pétrolier de Lomé T-Oil STSL et de l'entreprise Olé Togo de Lomé. Nous remercions ces partenaires financiers qui ont facilité l'organisation du colloque. Nos remerciements vont également aux autorités universitaires de Kara, aux membres du comité d'organisation et du comité scientifique qui ont œuvré pour la réussite du colloque.

recherche à approfondir : les filières de commercialisation nationales et transnationales (Khan Mohammad, 2016), les impacts économiques induits, les transferts technologiques (Tastevin, 2015), les représentations socio-anthropologiques de la moto, les questions sécuritaires et environnementales, les formes et les instances politiques et administratives de régulation, etc.

Le présent numéro de la revue *Géotransports* réunit une sélection d'articles issus de communications présentées au colloque international « *La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales* » (Université de Kara, Togo, 9-11 mars 2022).

Ce colloque, le premier du genre en Afrique francophone, s'est proposé d'explorer, dans une perspective multidisciplinaire et comparative, les différentes dimensions de l'essor de la motocyclette sur le continent, bien au-delà de la question des mobilités.

A la fois moyen de transport utilitaire et de loisirs, marchandise, objet technique investi de valeurs sociales et culturelles, la moto invite au croisement des regards, des méthodes d'enquête et des analyses. Ce dossier spécial fait ainsi dialoguer des géographes, des historiens, des anthropologues, des criminologues et des économistes.

Du point de vue des aires géographiques couvertes, deux contributions, celle de *Pochet et Lesteven* et celle de *Amedokpo et Boutueil*, proposent des analyses comparatives à l'échelle du continent. Les données présentées par Guézéré concernent principalement l'Afrique de l'Ouest, tandis que le terrain exploré par *Blundo* relie cette région à la Chine. Les autres contributions, reposant sur des études de cas, se concentrent sur un pays particulier : le Togo (*Kouzan*), le Bénin (*Gbenahou, Azonchiga et Bedie*), le Cameroun (*Teougam*), la Côte d'Ivoire (*Kroubo et Ouattara*) et la République Démocratique du Congo (*Ayimpam, Okito et Bisa*). Un seul article porte sur le Maghreb, avec le cas de la Tunisie (*Bouhamed*).

La surreprésentation, dans ce dossier, des pays francophones de l'Afrique occidentale et centrale, témoigne du cloisonnement linguistique de la recherche en sciences sociales en Afrique ; elle s'explique aussi par la plus large diffusion des motocyclettes dans les régions susmentionnées, comme le montrent *Pochet et Lesteven*, même si

l'étude d'*Amedokpo et Boutueil* suggère que les innovations techniques les plus récentes, notamment en matière de développement des motos électriques, émergent et se diffusent principalement en Afrique de l'Est et du Sud.

A ce biais linguistique et régional, s'ajoute un biais urbain. Les études réunies dans ce numéro documentent le phénomène de la moto essentiellement à partir des villes.

Terminons par une considération de type méthodologique : comme pour d'autres domaines de la vie sociale et économique en Afrique, des données quantifiées fiables sur le phénomène de la moto font défaut ou leur accès est difficile. Alors que des informations comme les immatriculations, les statistiques des ventes et les parts de marché par marques et par modèles sont publiques et aisément disponibles dans les pays du Nord, la recherche de ces données en contexte africain relève d'un véritable parcours du combattant. Au Burkina Faso, Khan Mohammad (2016 : 124) n'a jamais réussi, malgré ses demandes réitérées, à obtenir les immatriculations de motos par an et par marque de la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes. Au Togo, ces données sont disponibles et accessibles, surtout depuis l'informatisation des services de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (*Blundo, Guézéré*). Toutefois, elles ne renvoient qu'une image sous-représentée de l'évolution du parc motocycliste du pays, dans la mesure où, dans les villes secondaires et dans les zones rurales, des motos sont achetées sans jamais être immatriculées par leurs propriétaires. *Teougam* parvient au même constat au sujet des importations de motos dans la ville de Maroua, notant un décalage important entre les quantités déclarées par l'administration douanière et la réalité du parc circulant.

Face à la pauvreté ou à l'incomplétude des données officielles, il faut se tourner vers d'autres sources : des bases de données conçues pour d'autres finalités, comme celles centrées sur la santé, DHS (*Development and Health Surveys*) et MIS (*Malaria Indicator Survey*) interrogées par *Pochet et Lesteven*, ou des bases privées à l'usage de fabricants chinois relatives à la production et à l'exportation des motos produites dans l'Empire du Milieu (*Blundo*). Il n'en reste pas moins que les données quantifiées demeurent parcellaires et inégalement distribuées sur le continent. Ainsi,

Amedokpo et Boutueil ont identifié les régions de plus fort développement des motos électriques, sans pour autant pouvoir quantifier le phénomène de manière précise.

Ce numéro double aborde quatre thématiques principales : les trajectoires historiques et les usages des motocyclettes ; les chaînes d'approvisionnement des motos et leurs dynamiques commerciales et technologiques ; les pratiques et les représentations de la moto et du motocycliste ; la gouvernance de la moto. Si nous avons regroupé les articles en fonction de ces axes, il faut noter que certaines des contributions abordent simultanément plusieurs thématiques. Dans la présentation qui suit, nous veillerons à évoquer ces apports et les pistes qu'ils inaugurent ou qu'ils approfondissent²

Trajectoires historiques et usages des motocyclettes en Afrique

L'histoire de la motocyclette en Afrique reste à faire. Les rares travaux africanistes issus du *mobility turn* mettent en exergue le rôle de l'automobile et du camion et ignorent ou sous-estiment la longue trajectoire du motorcycle dans les sociétés africaines. C'est le cas du récent *Ghana on the Go. African Mobility in the Age of Motor Transportation* de Jennifer Hart (2016), tandis que l'ouvrage collectif *The Speed of Change : Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000* (Gewald & al., 2009) n'offre que quelques passages sur les motos à l'époque coloniale en Guinée Portugaise (Havik, 2009) et en Zambie (Gewald, 2009). Ce dernier auteur affirme du reste que "the motorcycle does not appear to have had a lasting impact on Zambian society (...). (It) continued to be an expensive toy of the elite with very little practical value" (2009: 38). Comme le montre aussi *Kouzan* dans son article sur l'utilisation de la bicyclette et de la moto dans le Togo colonial, la motocyclette demeure un véhicule limité à l'élite coloniale. C'est surtout la bicyclette, introduite par les missionnaires, qui permet progressivement d'accroître la mobilité de notables, fonctionnaires, enseignants, élèves et même paysans.

A partir des années 1970, les motos permettent la mobilité d'une « classe moyenne » africaine émergente, composée de fonctionnaires, salariés du secteur privé, hommes d'affaires et étudiants fortunés. De bien de luxe et symbole de distinction

sociale, la motocyclette devient un élément important de la culture matérielle, surtout urbaine, comme l'attestent les célèbres portraits du photographe malien Malick Sidibé immortalisant des Bamakoïses sur leurs montures rutilantes. D'après Guézéré, on peut même identifier trois générations distinctes de motos en Afrique de l'Ouest. D'abord européennes puis japonaises, elles deviennent chinoises et indiennes depuis les années 2000. Plus abordables à l'achat que leurs concurrentes de marque japonaise et déclinées en de nombreux modèles s'adressant à différentes catégories de consommateurs, leur importation massive a inauguré une nouvelle phase dans la diffusion de ce mode de transport, qui a désormais supplanté l'usage des voitures dans tous les pays d'Afrique subsaharienne. Élargissant leur analyse à l'échelle du continent et à rebours d'une littérature pléthorique et redondante sur les usages commerciaux de la moto, *Pochet et Lesteven* se focalisent sur l'utilisation des motos à titre personnel. Ils montrent de fortes variations dans la diffusion des motorcycles et la diversité de leurs usages, en fonction des régions, des zones urbaines et rurales et des catégories socio-économiques. Ces deux contributions suggèrent que chaque pays a connu et connaît des dynamiques *sui generis* dans la diffusion et l'appropriation locale des motos. Ceci apparaît clairement lorsqu'on étudie de près l'évolution des chaînes d'approvisionnement des deux-roues motorisés en Afrique (cf. *Blundo* pour le cas des filières sino-africaines).

Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique : commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation

S'il est un point aveugle dans la littérature sur la motocyclette en Afrique, c'est bien celui relatif aux chaînes d'approvisionnement et aux systèmes industriels qui les alimentent. Les circuits d'importation des motorcycles, contrôlés principalement par des maisons de commerce d'origine coloniale s'approvisionnant en Europe ou au Japon (cf. les articles de *Kouzan* et *Guézéré*), ont été remplacés à partir de la fin des années 1990 par des réseaux commerciaux reliant les pays africains à l'Inde et à la Chine, les deux principaux producteurs de motos au monde. Dans le sillage du travail pionnier de Khan Mohammad (2016) qui a étudié la filière de

² Lorsque le nom d'un auteur est en italiques, cela renvoie à l'article qu'il a publié dans ce dossier.

commercialisation des motos chinoises au Burkina Faso, *Teougam* s'est intéressé aux circuits d'importation et de vente des motos indiennes et chinoises dans la ville de Maroua au Cameroun, et fournit une représentation cartographique des routes commerciales reliant l'Asie aux ports camerounais et nigériens. S'appuyant sur une enquête ethnographique multi-située, *Blundo* propose une analyse de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des motos reliant les usines chinoises aux places marchandes ouest-africaines. Il suggère que la diffusion et le succès commercial des motos chinoises en Afrique ne peut être seulement expliquée par leur faible coût d'acquisition. D'autres facteurs, comme les logiques productives des clusters industriels chinois, l'émergence d'acteurs économiques transnationaux africains et chinois et la forte coopération entre importateurs et fabricants, doivent être pris en compte.

Une lecture transversale de plusieurs articles contenus dans ce dossier permet d'identifier au moins trois évolutions majeures dans la typologie des motos et des circuits d'approvisionnement en Afrique :

- Au fil du temps, les filières se déplacent de l'Europe au Japon, puis du Japon à l'Inde et à la Chine.
- Le renouvellement plus rapide du parc motocycliste dans la plupart des pays africains a eu pour conséquence le transfert de nouveaux contenus technologiques, même pour des motos qui appartiennent à des gammes *low cost* : passage du cycle 2 temps au 4 temps, généralisation des freins à disque ou des jantes en alliage, alimentation par injection au lieu du carburateur. Des savoir-faire sont devenus obsolètes, d'autres sont apparus, permettant à certaines catégories d'acteurs, comme les mécaniciens (*Blundo*), de s'adapter et d'en tirer profit. Puis, depuis une dizaine d'années, l'électrique fait ses premiers pas en Afrique, phénomène analysé par *Amedokpo et Boutueil* dans ce dossier. Si l'essor des VAE semble concerner principalement les villes de l'Afrique de l'Est, on peut noter que ce secteur est en pleine expansion à l'ouest du continent, comme le montre *Guézéré* qui cite la très récente implantation à Lomé d'une usine d'assemblage de motos électriques d'origine indienne.

- Enfin, les modes de conditionnement et d'assemblage évoluent parallèlement : alors que jusqu'au début des années 2000 la majorité des deux-roues importés en Afrique parviennent à destination déjà montés ou semi-montés (SKD, *semi-knocked down*), les fournisseurs chinois puis indiens perfectionnent le conditionnement en caisses des motos complètement démontées (CKD, *completely knocked down*). Evoqué par plusieurs auteurs du dossier (*Blundo, Guézéré, Teougam*), ce système permet de réduire les coûts d'expédition et encourage aussi bien l'émergence d'une main-d'œuvre locale spécialisée dans le montage final des engins que la création d'usines d'assemblage.

Pratiques et représentations de la motocyclette et du motocycliste

Dans l'Europe d'après-guerre, les deux-roues de petite cylindrée et les scooters, dont la Vespa demeure l'exemple le plus célèbre (Arvidsson, 2001), symbolisèrent l'accès à la mobilité de masse pendant le boom économique des Trente Glorieuses ; ensuite, la petite voiture familiale supplanta les deux-roues, qui ont perdu leur dimension purement utilitaire, pour se transformer en symboles de liberté et de loisirs. Des trajectoires similaires sont observables dans les économies émergentes en Amérique du Sud et en Asie. Qu'en est-il de l'Afrique ?

Blundo et Khan Mohammad (2016) ont montré que l'évolution rapide et le constant renouvellement du design des modèles chinois, les plus diffus à l'échelle continentale, ont contribué à faire des motos un bien de consommation de masse, tributaire des modes, objet éphémère ou durable d'engouement. De ce fait, si les usages utilitaires et professionnels semblent dominer le paysage motocycliste africain, les usages non-utilitaires, allant de la promenade de loisirs aux activités sportives, ont toujours existé et tendent à s'accroître au fur et à mesure qu'une classe « moyenne » jeune et mobile accède à ces moyens de locomotion.

Or, au-delà de la diversité des terrains explorés par ce dossier, on peut remarquer une grande ambivalence des représentations sociales entourant les motos et leur conduite. Certes, plusieurs contributions (*Blundo, Guézéré, Kouzan, Pochet et Lesteven*) soulignent l'image positive d'un moyen de transport qui symbolise la réussite sociale et facilite l'accès à l'emploi, aux services urbains et aux

différentes formes de sociabilité en ville. Utile et valorisée socialement, la moto est également un objet inquiétant, associé au danger, au risque d'accident, à des comportements déviants ou délictueux.

En premier lieu, c'est une évidence que la motocyclette, comme le vélo, est un engin dont l'équilibre peut être compromis par une chaussée glissante ou par un freinage mal maîtrisé. C'est également un véhicule qui offre une protection très limitée en cas de chute ou de collision. Il n'est pas anodin que les rares exemples d'études menées par des chercheurs à moto commencent ou se terminent par des récits d'accidents (Cornish, 1987 ; Rosin, 2003) !

En Afrique, le taux de mortalité dû aux accidents de la route est le plus élevé au monde. Le nombre de décès pour 100.000 habitant/an varie, selon les estimations, de 26,6 (Nikiema & al., 2017) à 65 (Bonnet & al., 2018). Dans ce contexte, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes constituent les premières victimes de la dangerosité de la route. Soulignant la confusion entre risque accru de blessure et cause de l'accident, plusieurs des contributions à ce numéro évoquent la stigmatisation populaire des deux-roues motorisés comme principaux responsables des accidents de la circulation (Teougam, Gbenaou, Bouhamed, Gbenahou, Bedie et Azonchiga, Kroubo et Ouattara).

En deuxième lieu, les représentations sociales des motocyclistes en Afrique ne s'écartent pas substantiellement de celles documentées dans la culture populaire anglo-américaine ou européenne, « dominées par des personnages de motards hors-la-loi ou rebelles » (Pinch & Reimer, p.446). A cette différence près que, si dans les pays du Nord ces attributs négatifs étaient la prérogative des clubs de « bikers » assimilés à des sectes séculaires (Thompson, 2009 ; Watson, 1982), dans plusieurs pays africains c'est surtout la figure du motocycliste de profession, le chauffeur de taxi-motos, qui fait l'objet de certains préjugés et stéréotypes. L'étude d'Hervé B. M. Gbenahou, Vignon D. Bedie et Daniel Azonchiga se penche sur un aspect peu étudié de la condition de zemidjan au Bénin, à savoir l'auto-consommation de médicaments, souvent des substances psycho-actives comme le Tramadol, pour pallier la pénibilité d'une profession dévalorisée et pour résister à la fatigue associée à de longues périodes en selle. A partir du cas de la ville de Bouaké en Côte

d'Ivoire, Guy-Christian K. Kroubo et Bakary Ouattara explorent une autre dimension souvent associée à l'activité des taxi-motos, à savoir la consommation et le trafic de drogues. Si les conducteurs justifient la prise de différents types de drogues ou d'alcool par des conditions de travail extrêmement difficiles (tracasseries policières, état des routes, etc.), certains parmi eux servent de relais entre dealers et détaillants de cannabis et de médicaments psychotropes pour des sommes pouvant aller jusqu'à 50.000 FCFA (75€), à savoir l'équivalent d'un mois de travail.

L'utilisation des motos par les terroristes islamistes au Sahel et au Nord-Cameroun (Seignobos, 2014) et comme vecteurs de marchandises frauduleuses (cf. Blundo, La photo qui transporte n° 29) achèvent de ternir l'image des motocyclettes et de leurs conducteurs en Afrique et concourent à la mise en œuvre de politiques de régulation de type répressif et restrictif, comme le montre la section suivante.

La gouvernance de la moto

L'accroissement inédit et soutenu du parc motocycliste dans plusieurs pays africains constitue une nouvelle donne pour les pouvoirs publics. Les besoins de régulation ne touchent plus seulement le secteur de la production (usines d'assemblage) et de la commercialisation, mais concernent des domaines aussi divers que complexes, comme les infrastructures de transport, les homologations et les contrôles techniques, les immatriculations, la sécurité routière, la lutte contre la criminalité et le terrorisme, les assurances, les normes anti-pollution, la propriété intellectuelle, etc.

Ces différents domaines rappellent le caractère multiscale de la gouvernance du secteur de la moto, en Afrique comme ailleurs.

A l'échelle globale et transnationale, l'expansion du nombre de motos circulant en Afrique et la popularisation de leur usage est en lien avec la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement reliant l'Afrique au reste du monde. L'axe Nord-Sud est désormais quasiment remplacé par un axe Sud-Sud, dominé par les échanges commerciaux avec deux géants économiques, la Chine et l'Inde (Blundo, Guézéré, Teougam). Mais si le rôle joué dans ces chaînes diffère grandement en fonction des pays, un trait commun est que les marchés africains servent de débouché pour une production industrielle (motocyclettes, casques, pièces détachées, etc.)

interdite depuis longtemps dans les pays producteurs, Chine et Inde compris, car ne respectant plus aucune norme sanitaire, environnementale ou de sécurité. En outre, la présence en Chine de très nombreux assembleurs fournissant des motos à la carte (des copies de copies) à des prix fort concurrentiels grâce au système OEM (*Blundo*), encourage l'importation de produits bas de gamme et de contrefaçon (Khan Mohammad 2020). Les marques victimes de copie enregistrent désormais leurs modèles auprès de l'Organisation Africaine de la Propriété Intellectuelle (OAPI).

Si l'on se situe à l'échelle nationale, comment les États s'organisent pour faire face à ces nouveaux enjeux ? Les études présentées dans ce dossier suggèrent que les chantiers sont immenses et pour l'heure difficilement réalisables.

Ainsi, les articles de *Nesrime Bouhamed* sur la perception des normes de la sécurité routière dans le Grand Sfax (Tunisie) et de *Sylvie Ayimpam, Bienvenu Kobongo Okito et Michel Bisa Kibul* sur la gouvernance quotidienne des taxi-motos à Kinshasa (RDC) soulignent la gouvernance défaillante des politiques publiques et l'inefficacité des mesures prises en matière de régulation. Aussi bien en Tunisie qu'en RDC, la majorité des motocyclistes ne possède pas de permis de conduire et a appris la conduite de la moto « sur le tas ». Bon nombre de motos ne sont pas immatriculées (problème constaté également au Togo et au Cameroun) et/ou pas assurées (en Tunisie, cela ne concernerait que 10% des véhicules à deux roues motorisés). Quant au port du casque, dans certains pays comme le Togo et le Bénin, il a été définitivement accepté (mais uniquement pour le conducteur, le passager en étant étrangement dispensé *de facto*). En Tunisie, en RDC et en Côte d'Ivoire (*Kroubo et Ouattara*), il n'est porté que par une minorité.

Les initiatives prises par les pouvoirs publics vont dans deux directions : d'une part, il s'agit d'éliminer le problème à la source, en interdisant intégralement ou partiellement l'usage des motos dans certains lieux (centres urbains, marchés, zones frontalières, etc.) ou à certaines heures (notamment la nuit), comme l'évoquent *Amedokpo et Bouteuil*, mais aussi *Ayimpam, Okito et Kibul* pour le cas congolais. D'autre part, il s'agit d'organiser des « opérations coup de poing », à savoir des mesures ponctuelles de contrôle et de répression censées montrer l'engagement des

autorités. Toutefois, ces actions ne s'inscrivent pas dans la durée, à l'instar des gesticulations observées à Kinshasa et à Bouaké (*Kroubo et Ouattara*) se soldant par des échecs répétés. Si partout, des formes de résistance ou d'adaptation sont développées par les acteurs économiques et les usagers des motos, le cas de la gouvernance des taxi-motos kinois est un exemple exacerbé de dynamiques observables ailleurs en Afrique : la production de mesures qui s'avèrent inapplicables car irréalistes (frais excessifs de mise en règle, délais trop courts, etc.) et contrevenant à d'autres logiques au cœur de la gouvernance locale (clientélisme, petite corruption, considérations politiciennes ou électoralistes, etc.).

En guise de conclusion : des zones d'ombre à éclairer

On l'a compris, ce dossier consacré à la motocyclette en Afrique ne prétend pas à l'exhaustivité. Il est de nombreux domaines et thématiques qui restent à explorer empiriquement, dans un contexte où, sans mauvais jeu de mots, les choses bougent vite.

Nous en avons identifié trois, insuffisamment représentés dans cette parution et dans la littérature spécialisée.

Nous commencerons par une question délaissée par la géographie et l'économie des transports. Comment se manifeste aujourd'hui en Afrique la « passion » pour la moto (Oudin, 2009) ? Il manque cruellement d'études sur le tuning et les transformations des engins, sur les usages non-utilitaires de la moto (loisirs, tourisme, compétition), sur les clubs et associations de motards, créés parfois autour d'une marque ou d'un modèle, sur la production culturelle et artistique sur et autour de l'univers de la moto. Autant d'entrées possibles pour explorer la place qu'occupent les deux-roues motorisés dans les mondes sociaux et culturels de certains pays africains.

Une deuxième piste de recherche porte sur les transferts technologiques et les formes d'appropriation locale. Elles peuvent être étudiées à l'échelle des mécaniciens et des réparateurs, tout comme des interactions entre fabricants et importateurs. Elles peuvent aussi être explorées au niveau des interactions corporelles avec la machine. Quels styles particuliers de conduite et quelles modifications sur les motos sont adoptés dans les différents terrains africains, en fonction des contextes

environnementaux, des usages, des traditions vestimentaires, etc. ?

Nous concluons par une invitation à multiplier et à affiner les ethnographies de la moto en Afrique. Conduire une moto implique des capacités, des formes d'engagement corporel, des expériences sensorielles très spécifiques et différentes de la pratique de l'automobile mais aussi du vélo (Pinch & Reimer 2011, pp.443-444). Ces spécificités sont rarement prises en compte par la littérature, qui manque cruellement d'exemples de ce que Hansen (2016) appelle « *motorbike ethnography* ». Face à un domaine où la pauvreté de données scientifiques et statistiques fiables va de pair avec les généralisations hâtives, des analyses fines issues d'enquêtes empiriques au ras du bitume aideraient à démêler ce qui relève de formes de construction sociale et politique de la stigmatisation des motos et de leurs conducteurs, de ce qui relève du quotidien des motards et des motardes qui sillonnent les routes et les pistes africaines.

Références bibliographiques

- Agossou N. S., 2004, Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou, *Autrepart*, n° 32, pp.135-148.
- Arvidsson A., 2001, From Counterculture to Consumer Culture: Vespa and the Italian youth market, 1958-78, *Journal of Consumer Culture*, 1(1): 47-72
- Cornish A., Participant observation:... on a motorcycle, *Anthropology Today*, Vol. 3, n°6 (Dec.1987), pp.15-16.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2009, La double vie de la moto au Sud du Sahara. Usages privés, offre publique, in Fumey G, Varlet J., Zembri P., *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, pp.117-126.
- Diaz-Olvera L., Guézéré A., Plat D. & Pochet P., 2016, L'intermodalité subie des citoyens africains. Exemples à Conakry, Douala et Lomé, in Chapelon L. (dir.), *Transport et intermodalité*, coll. Sciences, société et nouvelle technologie, Londres, pp.289-308.
- Gewald J-B & al. (eds.), 2009, *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leyden, Brill.
- Gewald J-B., 2009, People, mines and cars: Towards a revision of Zambian history, 1890-1930, in Gewald J-B & al. (eds.) *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leyden, Brill, pp.19-47.
- Godard X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, Collection Economie et développement
- Guézéré A., 2017, Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques, *Forum Vie Mobile*, Carnet Sud, <http://fr.forumviesmobiles.org/southern-diaries/2017/08/30/3661>
- Guézéré A., 2012, Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux, *Géographie Économie Société*, Vol. 14, n°1, Lavoisier, Paris, pp.53-72, <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2012-1-page-53.htm>
- Hansen A, 2018, Doing Urban Development Fieldwork: Motorbike Ethnography in Hanoi, *SAGE Research Methods Cases*, Part 2, 13 p.
- Hart J., 2016, *Ghana on the Go. African Mobility in the Age of Motor Transportation*, Bloomington, Indiana University Press.
- Havic Ph. J., 2009, Motor cars and modernity: Pining for progress in Portuguese Guinea, 1915-1945, in Gewald J-B & al. (eds.), *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leyden, Brill, pp.48-74.
- Khan Mohammad G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : Une affaire d'État, Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, thèse de doctorat en sciences sociales, Université de Lausanne, 632 p.
- Khan Mohammad G., 2020, 'Counterfeiting' in the African-Asian Trade: 'Fake', 'Original', and Everything In-between, *African Transformations*, Brill, pp.301-319.
- Oudin F., 2009, *Ethnologie du quotidien des "passionnés de moto"*, Thèse de doctorat d'ethnologie de l'Université Paul Verlaine de Metz, Metz, 621 p.
- Pinch P. & Reimer S., 2011, Moto-mobilities: geographies of the motorcycle and motorcyclists, *Mobilities*, 7(3): pp. 439-457.
- Pochet P., Diaz Olvera L., Plat D. & Adoléhounmé A., 2017, Private and public use of motorcycles in cities of SubSaharan Africa, in UITP (Ed.), *Public Transport Trends*, Bruxelles, Ed.UITP, pp.103-105.
- Rosin R. Thomas, 2003, Vishnu and the Art of Motorcycle Driving: Toward an Anthropology of Traffic, *Kroeber Anthropological Society, Papers No. 89-90*:55-74.
- Seignobos Ch. 2014, Boko Haram : innovations guerrières depuis les monts Mandara. Cosaquerie motorisée et islamisation forcée, *Afrique contemporaine*, vol. 4, n° 252, pp.149 à 169
- Tastevin Y-P., 2015, Bajaj en Egypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique, *Autrepart*, vol. 4, n°76, pp.127-146.
- Thompson W., 2009, Pseudo-Deviance and The "New Biker" Subculture: Hogs, Blogs, Leathers, and Lattes. *Deviant Behavior*, 30(1):89-114.

Watson JM., 1982, Righteousness on Two Wheels: Bikers as a Secular Sect., *Sociological Spectrum*, 2(3/4):333.

Trois générations de motocyclettes en Afrique de l'Ouest

Three generations of motorbikes in West Africa

Assogba GUÉZÉRE

Laboratoire de Recherche PREDES, Université de Kara (Togo) - Rue de l'ENI, BP 43, Kara, Togo*

Résumé

L'histoire de la motocyclette en Afrique commence au début du XX^e siècle et est à rechercher durant la période coloniale, notamment après la Deuxième Guerre mondiale. Même si la situation des transports s'est légèrement améliorée après les années 1960 avec un début d'usage des taxis collectifs, des minibus et des premières entreprises publiques de transport collectif, les conditions de mobilité rurale et urbaine étaient difficiles. Avec les indépendances, l'amélioration relative des conditions de vie et l'émergence de la classe moyenne, du fait de la politique de recrutement dans l'administration ou de la politique économique et commerciale, ont favorisé l'acquisition d'une moto comme moyen de transport individuel. Cet article consacré à l'analyse de la trajectoire des motos se résume à cette question : pourquoi les années 2000 peuvent-elles être considérées comme période de la révolution des motocyclettes en Afrique alors que leur croissance a été très lente de la colonisation jusqu'aux années 1990 ?

Les fondements économiques et sociaux de l'émergence de la première et de la deuxième génération de motos de l'Afrique coloniale et indépendante sont ainsi analysés de même que les principales marques utilisées et leurs circuits d'approvisionnement. La prolifération des motos chinoises et indiennes dans les années 2000 marque la troisième génération de motos avec la démocratisation de l'usage privé et la généralisation des taxis-motos à toute l'Afrique. Pour y arriver, ont été mobilisés les écrits existants sur les deux-roues motorisés dans les pays africains et consultées les archives togolaises pour pouvoir reconstituer l'histoire de la moto. Ensuite, ont été interviewés au Togo les fonctionnaires et commerçants sexagénaires qui ont vécu leur enfance et jeunesse des années 1950 à 1980.

Mots-clés : Motocyclette, génération, colonisation, ville africaine, taxi-moto.

Abstract

The history of the motorcycle in Africa started at the beginning of the twentieth century and can be traced back to the colonial period, particularly after the Second World War. Even if the transport situation improved slightly after the 1960s with the beginning of the use of collective cabs, minibuses and the first public transport companies, rural and urban mobility conditions were difficult. After independence, the relative improvement in living conditions, as a result of government recruitment policies and economic and trade policies, encouraged the acquisition of motorcycles as a means of individual transport. This article analyzes the trajectory of motorcycles and helps understand why the 2000s can be considered the period of the motorcycle revolution in Africa, whereas their growth was very slow from colonization until the 1990s.

The economic and social foundations of the emergence of the first and second generations of motorcycles in colonial and independent Africa are analyzed as well as the main brands used and their supply chain. The proliferation of Chinese and Indian motorcycles in the 2000s marks the third generation of motorcycles with the democratization of private use of motorcycles and the generalization of motorcycle cabs throughout Africa. To achieve this, we mobilized the existing literature on motorized two-wheelers in African countries and searched the Togolese archives to be able to reconstruct the history of the motorcycle. Then, we interviewed retired civil servants and traders in Togo who lived their childhood and youth from 1950 to 1980.

Keywords: motorcycle, generation, colonization, African city, motorcycle cab.

* quezereassogba@gmail.com

INTRODUCTION

Depuis son invention par le Français Perreaux à la fin du XIX^e siècle, la première moto constituée d'un simple cadre de vélo, d'un moteur à vapeur et de pédales n'a jamais cessé d'évoluer et d'être améliorée par différents ingénieurs¹ pour avoir la forme moderne d'aujourd'hui. Après la Deuxième Guerre mondiale, la France, l'Allemagne et l'Italie développent des modèles commercialisables qui vont révolutionner le transport terrestre dans le monde dont l'Afrique subsaharienne.

L'histoire de la motocyclette en Afrique commence avant les indépendances alors que l'essentiel des déplacements urbains et interurbains se fait par train et surtout à pied. Même si la situation des transports s'est légèrement améliorée après les années 1960 avec un début d'usage des taxis collectifs, des minibus et des premières entreprises publiques de transport collectif, les conditions de mobilité sont toujours difficiles tant les modes de transport individuels sont très peu développés. Mais face à l'importation des bicyclettes, des motocyclettes et des voitures par les maisons de commerces coloniales pour répondre au besoin des populations transformées par une politique de développement socio-économique, les conditions de vie et de mobilité des Africains vont s'améliorer avec l'usage des bicyclettes et des motocyclettes.

De 1960 à 2020, soit un demi-siècle après, le système de transport a connu une profonde mutation aussi bien dans l'évolution des différents modes de transport utilisés que dans leur organisation spatiale en milieu urbain et rural. Les chemins de fer qui avaient pignon sur rue avant l'indépendance ont complètement disparu au profit des transports routiers. Force est de constater que, même si la croissance du parc automobile augmente rapidement depuis ces vingt dernières années à cause de l'importation massive des voitures d'occasion, elle se situe, dans certains pays, très loin derrière l'augmentation exponentielle du parc moto qui tire la motorisation de l'Afrique subsaharienne par le haut depuis la révolution des motos chinoises dans les années 2000 (Guézéré, 2021). Et pourtant, lorsque l'on jette un regard rétrospectif sur leur trajectoire historique généralement mal connue, rien ne laissait présager un tel développement des deux roues motorisées.

Cet article est consacré à la reconstitution de la trajectoire des motocyclettes afin de mettre en exergue les générations de motos et les raisons de la démocratisation de leur usage à partir de l'année 2000 considérée comme période de leur révolution en Afrique alors que leur croissance a été très lente de la colonisation jusqu'aux années 1990.

De ce problème de recherche émergent trois questions : quels sont les fondements économiques et sociaux de l'émergence des différentes générations de motos de l'Afrique coloniale et indépendante ? Quelles étaient les principales marques et leurs circuits d'approvisionnement ? En quoi la troisième génération des motos chinoises depuis les années 2000 a favorisé la démocratisation de leur usage ?

Voilà autant de questions qui se dégagent de cette problématique. Pour y répondre, nous avons mobilisé les écrits qui existent sur les deux roues motorisées. Mais face à l'inexistence de document spécifique sur les conditions socio-économiques du développement des motocyclettes avant et après les indépendances, les archives ont été privilégiées. Des entretiens auprès d'anciens commerçants et fonctionnaires sexagénaires, qui ont vécu leur enfance et leur jeunesse des années 1950 aux années 1980, ont permis de reconstituer l'histoire de la moto. Enfin, nous avons utilisé quelques résultats de multiples travaux sur les taxis-motos au Togo (Guézéré, 2008, 2021) pour démontrer que la trajectoire de la moto depuis la colonisation jusqu'à aujourd'hui est la conséquence de l'évolution socio-économique liée à la mondialisation. L'ensemble de ces informations recueillies ont été structurées dans un plan en trois parties diachroniques, de la première génération à la deuxième puis à la troisième génération.

I. DU XIX^e SIECLE COLONIAL A LA FIN DES ANNEES 1960, UNE PREMIERE GENERATION EUROPEENNE RESERVEE A L'ELITE

La marche à pied et la bicyclette ont été les modes de transport les plus répandus en Afrique subsaharienne sur de grandes distances à l'époque coloniale. La situation s'améliore progressivement avant l'indépendance par l'accroissement de l'usage des bicyclettes, des motocyclettes et par la mise en place des premiers réseaux de transport public dans les années 1960.

¹ <https://www.jp-bike.fr/histoire-de-la-moto.html>

a. Les premières motocyclettes africaines pendant la colonisation

Si à l'époque précoloniale, les pistes caravanières empruntées par les commerçants itinérants Haoussa en Afrique de l'Ouest, à pied et avec les animaux de traite, étaient peu nombreuses et précaires à cause de la forêt dense et humide qui rendait difficile la circulation (Zan S-B, 1976, p.148), la colonisation va modifier les sociétés négro-africaines par le jeu combiné de plusieurs facteurs dont l'aménagement des travaux publics. Elle a non seulement contribué aux changements socio-économiques structurels des pays colonisés, mais elle a également fait de l'économie des pays africains colonisés une économie extravertie, tournée essentiellement vers l'extérieur en accélérant les mutations sociales et psychologiques favorables aux mobilités sociales (*id.*). Ainsi, la forme d'urbanisation de l'Afrique tropicale a favorisé la concentration du personnel administratif dans les capitales (Vennetier, 1991) et la route a pris une part importante dans la vie quotidienne des villes au niveau des transports urbains et intra-urbains dans une logique de relation avec l'arrière-pays.

L'histoire de la motocyclette en Afrique commence au début du XIX^e siècle. Douze ans après sa reconnaissance officielle par le brevet de commercialisation, la première moto a été introduite en Afrique dans le désert du Sahara en 1909 par deux militaires français pour explorer les régions du Sahara au sud de l'Algérie sur près de quatre cent kilomètres (Lehuraux L., 2019). À l'époque, la moto était considérée comme le seul véhicule qui permettait un franchissement plus facile et rapide des zones difficiles jonchées d'obstacles. Mais la généralisation de l'usage de la moto en Afrique est à rechercher durant la période coloniale, notamment après la Deuxième Guerre mondiale. La plupart des marques de motos typiques de l'Afrique coloniale ont été fabriquées massivement à partir de 1946 lorsque l'interdiction de fabrication des armes et avions de guerre a obligé certaines entreprises industrielles comme Piaggio, Zündapp², Innocenti à se reconvertir dans la fabrication des voitures et des deux roues afin de

créer un nouveau débouché à leur industrie. C'est depuis cette période que les premiers modèles de moto Zündapp, Horex, Vespa, VéloSolex, Lambretta³, Hercules, Münch, BMW, TWN, NSU⁴, etc. sont diffusés à travers l'Afrique coloniale à l'usage des policiers avec des gyrophares pour escorter les gouverneurs des territoires, les convois officiels et toutes autres autorités de marques venant en visite de travail ou de coopération.

Pour tous les Africains dont le niveau de vie s'est amélioré à l'indépendance du fait de la politique de recrutement dans l'administration ou de la politique économique et commerciale, l'acquisition d'un moyen de transport pour améliorer les conditions de déplacement est une priorité, tant le transport et les mobilités ont beaucoup évolué vers l'individualisation des moyens de déplacement. À défaut de s'acheter une voiture qui était un objet de luxe, à l'époque réservé aux expatriés et privilégiés, les fonctionnaires et commerçants africains se lancèrent dans l'achat de motocyclettes pour faciliter leurs déplacements quotidiens. C'est ainsi que les Vespa, les marques allemandes Kreidler et NSU, avec leurs petits modèles 50 cc, et le français Solex avec son célèbre VéloSolex ont été les marques de motos qui ont obtenu le plus de succès en Afrique coloniale dès les années 1950.

Mais de toutes les marques, le VéloSolex⁵ s'est imposé en Afrique subsaharienne francophone et symbolisait le succès de l'industrie motocycle française. Ce modèle a été produit à plus de sept millions d'exemplaires, sous plusieurs versions de 1946 à 1988, et a été répandu en Afrique durant les années 1960 sous l'impulsion des « Frères Maurel » au Sénégal et au Soudan Français, et de la S.I.A.R.I Heuderbert en Côte d'Ivoire, au Togo et au Bénin avec la production sur des chaînes de montage et la commercialisation des Solex 1400 et 1700 (cf. tableau en annexe). Le VéloSolex était perçu comme le symbole de la domination française puisque plusieurs compagnies commerciales françaises dédiées à la promotion et à la vente de ces modèles couvraient presque toute l'Afrique. La diffusion des motos Solex a eu du succès dans les colonies d'Afrique française

² Zündapp est une marque allemande de motocyclettes inventée en 1917 et utilisée par les militaires lors des deux guerres mondiales (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCndapp>)

³ Lambretta est un constructeur italien de cyclomoteurs, qui doit son nom à son usine de Lambrate près de Milan. Elle a été créée en 1947 et s'est spécialisée dans la fabrication des scooters (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Lambretta>)

⁴ C'est une entreprise allemande de machine agricole, de voitures, de bicyclette et de motocyclette. Dans les années 1950, NSU est l'un des fabricants de motos les plus importants au monde (https://fr.wikipedia.org/wiki/NSU_Motorenwerke_ag)

⁵ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Solex>

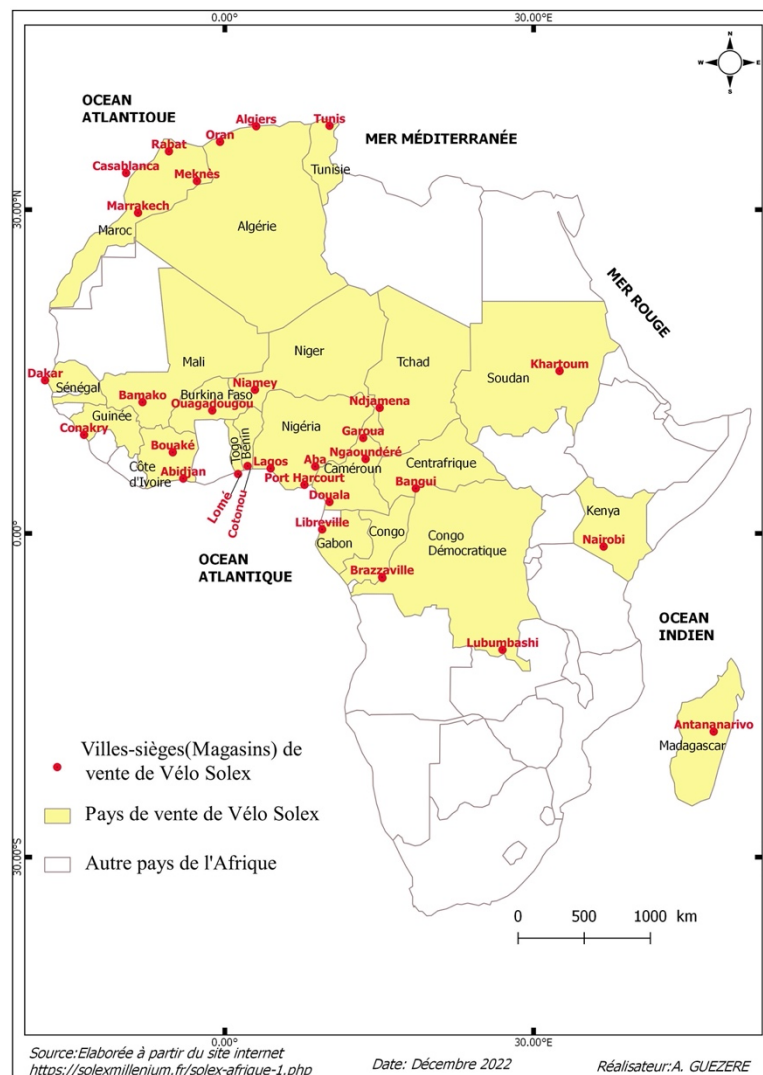


Fig.1 - La diffusion du véloSolex en Afrique de 1946 à 1960 (Source : A. Guézéré à partir du site : <https://solexmillenium.fr/solex-afrique-1.php>)

et au-delà (Nigéria, Kenya et autres colonies anglaises) (Fig.1). Les chaînes de montage présentes partout permettaient une production en masse des modèles fiables, confortables et à entretien simple.

En dehors du VéloSolex, Motobécane est le plus grand constructeur français de motos et de bicyclettes de l'époque, à avoir démarré, fin 1949, une production de masse dont une grande partie est orientée vers l'Afrique. Ainsi, avec les volumes de production des VéloSolex et des Mobylettes, ajoutés au reste de la production motocycliste nationale, l'industrie française du motocycle se retrouve brutalement, en 1954, en position de 1^{er} pays producteur mondial de deux roues motorisées des 50cc⁶. La même source indique que, quelques années plus tard, le succès des 50cc Peugeot avec la gamme

des "BB" conforte encore durablement la position de la France, en tête de ce marché européen du cyclomoteur bon marché devant les autres marques Piaggio Vespa, Lambretta, Zündapp, BMW, NSU qu'on retrouve également en Afrique. Pour mieux comprendre le rôle joué par la motocyclette avant et après les indépendances de l'Afrique, un zoom est effectué sur la situation du Togo et du Burkina Faso, mieux connus en matière de motocyclettes.

b. La situation des motos au Togo et au Burkina Faso à l'époque coloniale

Avant la colonisation et pendant les premières années de celle-ci, le portage était le seul mode de transport des marchandises et des bagages. Sur la tête, hommes ou femmes transportaient des bagages

⁶ <http://www.zseft-zundapp.com/archives/2011/08/21/21701796.html>

pour se rendre au marché ou pour aller d'un lieu à un autre. Selon de Souza (1990), cette façon de transporter les bagages se comprend quand on sait que le Togo ne disposait d'aucune infrastructure solide et que les véhicules faisaient défaut. Dans sa thèse de doctorat, l'auteur a montré comment de 1884 à 1914, le manque de moyens de locomotion, de transport moderne et de routes praticables au Togo obligeait le colonisateur à recourir au portage des marchandises et au portage des personnes en hamacs pour leurs besoins de déplacement. En dehors de l'administration coloniale, les missionnaires et les commerçants s'adressaient aux Anciens ou aux chefs de village pour bénéficier de l'aide de personnes pour porter leurs bagages au cours de leurs déplacements à l'intérieur du pays.

S'il est difficile d'affirmer avec exactitude l'année à partir de laquelle la première moto est arrivée au Togo, on peut estimer que l'histoire des motocyclettes date de la période française dans les années 1920 par le truchement de l'administration coloniale et des missionnaires catholiques qui en avaient besoin pour leurs tournées. Par la suite, la moto était réservée à une certaine élite basée à Lomé et fortement enrôlée dans l'administration avec un bon revenu mensuel. Les recherches aux archives du Togo confirment que les motocyclettes n'étaient pas encore répandues avant la Deuxième Guerre mondiale puisque, sur toute l'étendue du territoire et à la date du 10 novembre 1928, seules 41 motos étaient enregistrées.

L'usage des bicyclettes était plus répandu à l'époque coloniale que celui des voitures et des motocyclettes qui étaient réservées à l'administration coloniale, notamment à la police, aux missions chrétiennes et à quelques privilégiés. Les hauts responsables, les coopérants français ou européens avaient des voitures personnelles. Dans les années 1960, en dehors des femmes commerçantes (les Nana Benz), quelques rares Togolais qui avaient en partie fait leur carrière ailleurs avant de rentrer au Togo, disposaient de leur propre voiture, lesquelles étaient concentrées fortement au sud du

pays. C'est ce qui explique la circulation rare des voitures et motos dans les cercles du Nord-Togo un peu marginalisé à cause du déficit d'aménagement en infrastructures routières (Tab.1). Chaque passage d'une moto ou d'une voiture dans un village était un spectacle insolite et une source de curiosité pour les populations. C'est sans doute à cette période coloniale que le nom de la moto en langue vernaculaire Ewé a été inventé. Comme les motos étaient rares et très grosses, elles étaient communément appelées « zokpokpo » à Lomé à cause de l'onomatopée « kpo kpo kpo » que reproduisait le grand bruit du moteur à l'allumage et au démarrage. Dans les années 1960, Lomé connaît l'utilisation croissante du VéloSolex qui avait déjà conquis toute l'Afrique. Les premiers acquéreurs étaient des fonctionnaires de la haute administration et des « cadres » commerciaux loméens. C'est avec le VéloSolex que le nom « zokèkè⁷ » (vélo qui fonctionne avec un moteur en langue ewé) est venu remplacer celui de « zokpokpo ». Les autres marques emblématiques furent les Vespas et les Lambrettas qui ont fait aussi leur apparition au début des années 1960. Elles avaient réussi à damer le pion à toutes les autres marques et furent les plus utilisées jusqu'à la fin des années 1990 à cause de leur commodité appréciée aussi bien par la classe moyenne que par la classe des nantis. Pour un des enquêtés, « ceux qui possédaient les motos dans la société étaient considérés comme privilégiés et supérieurs aux piétons. Moi j'allais au Collège en classe de première et terminale à vélo quand un de mes camarades, issu d'une famille riche venait avec le Solex que son grand frère lui avait acheté. Il affichait un comportement hautain vis-à-vis de ceux qui venaient au collège à vélo ou à pied⁸ ».

	Lomé	Anecho	Atakpamé	Klouto	Sokodé	Mango	Admin.	Total
Bicyclettes	637	578	332	112	54	14	4	1731
Auto touristes	50	7	3	5	2	0	29	96
Motocyclettes	15	4	8	2	3	0	9	41
Camionnettes	4	0	3	2	1	0	4	14
Tracteurs	0	0	2	0	0	0	5	7
Camions 0,5-1 t.	40	14	18	4	1	0	0	77
Camions > 1 t.	69	3	19	91	0	0	12	194

Tab.1- Nombre de motocyclettes et autres véhicules en circulation au Togo en novembre 1928
(Sources : Archives du Togo, Répertoire Affaires commerciales, 2 D 67)

⁷ En cas de panne d'essence du solex à l'époque, on désolidarisait le moteur de la roue-avant et le VéloSolex devenait un vélo ordinaire appelé « kèkè » en ewé tandis que le préfixe « zo » veut dire motorisé.

⁸ Enquêtes de terrain à Lomé en 2020

À l'époque coloniale, l'importante communauté de commerçants Ahlon, Guin-Mina et Ewé au sud du pays, avait une longueur d'avance sur les peuples du Nord, pour avoir été les premiers à entrer en contact avec les colons et par conséquent à s'être acheté des vélos, des motos et des voitures. En dehors de Lomé et dans une moindre mesure d'Aneho, de Palimé et d'Atakpamé, les autres centres urbains du nord n'ont pas fait l'objet d'une certaine attention dans le sens d'un effort d'équipement et d'aménagement (Napo Ali, 1995 p.1741), puisque l'acquisition des motos était intimement liée au développement économique et à l'évolution du bien-être social. Pour preuve, un ancien professeur de l'université de Lomé à la retraite, septuagénaire, a expliqué que, jusqu'au milieu des années 1960, le salaire moyen des cadres supérieurs de l'administration togolaise ne dépassait guère les quarante-cinq mille (45 000) francs CFA. A la fin des années 1960, alors que les salaires n'avaient changé que très modérément, la petite mobylette « à une place » coûtait environ 45 000 francs CFA alors que la Vespa coûtait entre 75 000 et 124 000 FCFA selon la qualité (Tab.2).

Marques de motos	Pays d'origine	Année probable d'introduction au Togo	Variation des prix d'achat (000 FCFA)	Années de circulation intense
Zündapp	Allemagne	1920	80 - 100	1920-1970
BMW	Allemagne	vers 1930	85 - 200	1930-1990
NSU	Allemagne	1940	70 - 150	1946-1970
Kreidler	Allemagne	1955	80 - 100	1955-1970
Hercules	Allemagne	vers 1912	80 - 100	1914-1970
Vespa	Italie	1950	75 - 125	1950-2000
Lambretta	Italie	1950	65 - 125	1950-1990
VéloSolex	France	1950	40 - 60	1950-1980
Mobylette/Motobécane	France	1957	45 - 100	1970-2000

Tab.2- Les prix d'achat de quelques motos de la première génération au Togo
(Source : Reconstitué par l'auteur sur la base d'enquêtes de terrain au Togo, 2021)

Au fur et à mesure que le VéloSolex et les autres anciennes marques disparaissaient, la Motobécane, les mobylettes Peugeot et, plus tard, les marques japonaises vont combler le vide dans les années 1970 en devenant les moyens de déplacement les plus disponibles achetés par les travailleurs du secteur public et du secteur privé.

Du côté du Burkina Faso, l'utilisation des motocyclettes mérite une attention particulière parce que Ouagadougou, considérée comme la capitale des deux roues motorisées en Afrique subsaharienne, fait du pays l'un des plus motorisés à deux roues. Certes, ce pays a connu la même histoire des VéloSolex, des Vespas et des autres marques de motos déjà

évoquées avant et après l'indépendance. Mais la spécificité du pays tient au fait que c'est l'un des rares pays où l'industrie de production des deux roues motorisés et non motorisés a connu du succès dès l'indépendance. Pour mieux comprendre la trajectoire historique des motocyclettes au Burkina Faso, un rapport de recherche coordonné par Xavier Godard en 1993 sur « *l'analyse du système de déplacements à Ouagadougou* », montre clairement que c'est en 1963 que la Société Industrielle du Faso a mis en place l'Industrie Voltaïque du Cycle (IVOLCY) à Bobo Dioulasso et à Banfora, où elle montait des bicyclettes et des cyclomoteurs de marque Peugeot dont les pièces détachées et les composants étaient importés de France. Pour faciliter l'acquisition des cycles, la société voltaïque du Crédit Automobile est créée en 1971. Elle accorde aux fonctionnaires et aux particuliers des crédits d'acquisition des automobiles et des deux-roues motorisés. Avec le changement du nom du pays en 1984, cette banque devient Société Burkinabè de Crédit Automobile (SOBCA) spécialisée dans le crédit au bénéfice des salariés de toutes les catégories. C'est ainsi que l'industrie du cycle se

renforce en Haute-Volta en 1974, avec la création de la Société Africaine de Pneumatiques chargée de la fabrication et de la distribution de pneumatiques pour cycles et cyclomoteurs. La société Véléclair, une filiale de la CFAO, a reconnu que, parmi les établissements de cycles et motocycles implantés en Afrique, à savoir la Manufacture Africaine de

Cycle (MCA) en Côte d'Ivoire, ISENCY au Sénégal, IMACY au Mali et MDC au Cameroun, l'usine de Bobo Dioulasso était la plus rentable et détenait tout ou partie du capital social (Godard, 1993). Le Burkina Faso est effectivement un pays des deux-roues motorisées en Afrique avec des unités de productions nationales qui ravitaillent le marché aussi bien national que sous-régional (cf. II).

Quel que soit le pays africain considéré, les circuits d'approvisionnement de motocyclettes en Afrique à l'époque coloniale et à l'indépendance sont les mêmes. Deux entreprises principales dominent les échanges du marché ouest-africain qui est avant tout

une source d'approvisionnement en oléagineux. Il s'agit de la C.F.A.O (Comptoirs Français d'Afrique de l'Ouest) la plus importante et la C.I.C.A. (Société commerciale et industrielle de la Côte d'Afrique) qui était une entreprise un peu modeste (Daumalin, 2001). Selon la même source, la C.F.A.O. était, en 1928, la plus importante de toutes les sociétés françaises installées dans l'Ouest-africain, bien loin devant la S.C.O.A., sa principale rivale, et possédait des comptoirs dans presque toutes les colonies côtières. Au Togo, les motos vendues provenaient de la France, de l'Angleterre et surtout de l'Allemagne, principal partenaire commercial à travers sa maison DTG qui vendait des voitures et des motos. En dehors de la CFAO reconnue comme grand importateur français, les motocyclettes étaient importées au Togo par d'autres sociétés commerciales telles que : SGGG, HOLANDO, UAC, DTG, SCOA dont les succursales étaient bien implantées à l'intérieur du pays. En décrivant le commerce à Lomé dans les années 1960, un des enquêtés déclare : *« Je me souviens du magasin "Tout pour le cycle", situé derrière la boutique de chaussures Bata qui faisait face à la John Holt (juste à côté de l'Hôtel du Golfe), rue du commerce à Lomé. Il y avait là-bas des motocyclettes de marques françaises et ce magasin de vente offrait des services après-vente au même titre que la maison Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique (CICA)⁹ »*.

Au total, l'analyse de cette première génération de motos africaines depuis l'époque coloniale permet de comprendre qu'il s'agissait aussi bien de grosses motos coloniales utilisées par l'administration coloniale que des motos légères (50cc) produites par la France et l'Allemagne. Les années 1960 ont été vraiment celles des VéloSolex et des Vespas dans tous les pays africains. Si les VeloSolex et les autres marques ont complètement disparu aujourd'hui, l'on retrouve encore les stigmates de quelques rares Vespas dans certains pays et des marques japonaises de la deuxième génération introduites dans les années 1970.

II. DES ANNEES 1970 AUX ANNEES 1990, UNE DEUXIEME GENERATION JAPONAISE

Les motos de la deuxième génération sont les marques japonaises. Leur diffusion en Afrique subsaharienne date des années 1970 jusqu'à la crise socio-politique des années 1990. Par rapport aux coûts, deux marchés ont fonctionné parallèlement, à savoir le marché du neuf et le marché de l'occasion.

a. Le début des motos japonaises dans les pays africains à partir des années 1970

Lorsque Yamaha Motor¹⁰ fut fondée en 1955 au Japon, la société arrive relativement tard sur un marché européen, à la fin des années 1960, où plusieurs fabricants de motocyclettes se livrent concurrence. Pour survivre, elle vise la perfection et la performance. L'entreprise fabrique d'abord une gamme de petites et moyennes cylindrées 2-temps (cylindres 50 et 80 cm³ à 125 cm³) dotées d'un système de lubrification par injection d'huile (système autolube)¹¹, avant de s'essayer plus tard, avec succès, au 4 temps et aux grosses cylindrées. C'est ainsi que Yamaha réussit à tirer son épingle du jeu et à dominer la concurrence pour se positionner comme un leader mondial. Quant à la marque Honda, elle démarre sa production de vélomoteurs à partir de 1958. La marque obtient très rapidement du succès avec une politique commerciale agressive à travers le monde dans les années 1960, devenant ainsi le nouveau n°1 mondial en lieu et place de Motobécane et s'implante en Europe et aux USA¹². Ces deux grandes marques japonaises, considérées comme des motocyclettes de la deuxième génération, sont introduites dans une Afrique en pleine croissance démographique et urbaine, déjà territorialement occupée par les marques Vespa, Lambretta, Zündapp, Motobécane appartenant aux puissances européennes avec qui elles ont dû cohabiter. D'autres grandes marques japonaises, à l'instar de Kawasaki et Suzuki introduites à la même époque, viennent compléter la liste¹³.

Au début, l'usage de ces motos japonaises très répandues alimente un vaste marché du neuf dans

⁹ Enquêtes de terrain en 2020

¹⁰ Yamaha n'a pas commencé avec la production des motos. À ses débuts et plus précisément en 1887, elle produisait des instruments de musique et mettait sur le marché des orgues, des xylophones, des pianos et des harmonicas (<https://www.techno-car.fr/quelles-sont-les-marques-de-motos-japonaises/>)

¹¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Yamaha>

¹² <http://www.zseft-zundapp.com/archives/2011/08/21/21701796.html>

¹³ L'histoire de Kawasaki et de Suzuki commence en 1952. Kawasaki a dû copier des modèles allemands pour construire sa toute première moto (<https://www.techno-car.fr/quelles-sont-les-marques-de-motos-japonaises/>)

lequel sont impliqués la multinationale CFAO, évoquée plus haut, et les grands commerçants nationaux. Si au départ les prix d'achat variaient entre 70 000 et 200 000 FCFA au Togo (Tab.3), ils vont être multipliés plus tard par 2, voire par 3, au point où il fallait déboursier une bagatelle de près de 700 000 à un million de FCFA dans les années 1990 pour s'offrir une Yamaha 100 neuve achetée à la CFAO.

Les prix de ces motos japonaises, très élevés à l'époque eu égard au salaire payé aux fonctionnaires, en sachant que le FCFA a perdu de sa valeur à la suite de différentes dévaluations dont la plus lourde fut celle de 1994, témoigne du niveau de la classe sociale qui les utilisait. Au milieu des années 1970, les professeurs des lycées au Togo, titulaires de la Licence, étaient classés dans la catégorie A1 et percevaient un salaire d'environ 52 000 FCFA par mois alors que la mobylette « à deux places » coûtait, à l'époque, 72 000 francs CFA environ. Selon un enquêté : « *Plusieurs enseignants-chercheurs des années 1970 aux années 1980 venaient à l'université de Lomé à mobylette, en taxi collectif et à pied. Rares étaient ceux qui venaient en Yamaha et surtout au volant de leur propre voiture. Les voitures étaient chères et hors de portée des salariés*¹⁴ ». L'accès des enseignants du supérieur à la voiture n'a été démocratisé qu'à partir des années 1990 et surtout dans les années 2000 avec l'arrivée au port de Lomé des véhicules d'occasion importés d'Europe appelés « Venus de France » depuis la libéralisation des importations imposées par le FMI et la Banque Mondiale dans la décennie 1990 (Godard & Bamas, 2002). Cette libéralisation a été bénéfique au continent africain qui doit la totalité de ses voitures ainsi que ses deux-roues motorisés aux importations massives. Pour un autre enquêté universitaire à la retraite, sexagénaire, les coûts des motos Yamaha étaient inaccessibles aux étudiants dont le montant mensuel des bourses s'élevait à 21 600 FCFA. A ce propos, il affirme : « *la Motobécane et la Mobylette Peugeot à une place étaient les marques privilégiées des étudiants. Elles ont été introduites à l'intérieur du pays*

Marques de motos	Pays d'origine	Année probable d'introduction au Togo	Variation du prix d'achat (000 FCFA)	Période d'intense circulation
Yamaha	Japon	1970	75 - 200	1970-2005
Honda	Japon	1970	70 - 200	1970-2005
Suzuki	Japon	1970	70 - 200	1970-2005
Kawasaki	Japon	1970	100 - 180	1970-2000

Tab.3- Les prix d'achat des motos de la deuxième génération au Togo
(Source : Reconstitué par l'auteur sur la base d'enquêtes de terrain au Togo, 2021)

pendant les vacances scolaires par des étudiants venus de la capitale Lomé dans les années 1970 et 1980. Tous voulaient venir « frimer au pays » en montrant leur différence sociale par rapport aux jeunes restés sur place. Il était de coutume, à l'époque, pour les étudiants de faire coller une étiquette sur leur moto en mettant bien en exergue le numéro de la boîte postale de l'université du Bénin¹⁵ UB BP 1515 et de demander au détournement d'une ruelle à une jeune fille de se faire une idée de celui qui passe¹⁶ ».

Il est évident que les motos de la deuxième génération concernent tous les pays africains. Mais le cas emblématique du Burkina Faso, engagé dans la nationalisation des entreprises de fabrication de motocycles, est un modèle unique dans la sous-région qui mérite d'être évoqué. En effet, dès 1975, un décret de la Haute-Volta oblige la CFAO à céder 35% du capital de l'entreprise à des privés nationaux et à l'État voltaïque dans le cadre d'une politique de voltaïsation obligatoire des entreprises. C'est ainsi que la SAVCC (Société des artisans voltaïque du cycle et du cyclomoteur), un constructeur national, vit le jour en 1980. Elle montait les vélos et les cyclomoteurs à partir des composants et des pièces détachées fournies par la société OMA (Organisation méridionale d'approvisionnement) qui avait un contrat d'exclusivité (Godard, 1993). La même source indique que, déjà en 1983, la capacité annuelle de production de l'usine SAVCC était de 55 000 vélos et 15 000 cyclomoteurs, livrant ainsi une rude concurrence à l'Industrie Voltaïque du Cycle (IVOLCY) créée depuis 1963. En 1987, la mise en place d'une chaîne d'assemblage de Suzuki fut suivie en 1988 d'une autre chaîne de Yamaha V 80 et des Yamaha B 100, ce qui a permis

¹⁴ Enquêtes de terrain en 2020

¹⁵ L'actuelle université de Lomé s'appelait Université du Bénin

¹⁶ Dans les années 1980, l'Université du Bénin, appelée aujourd'hui Université de Lomé, avait une politique de subvention et de préfinancement qui facilitait l'acquisition des Motobécanes et Mobylettes aux jeunes étudiants boursiers, lesquels s'exhibaient en période de vacances au village.

à la SIFA de récupérer des parts de marché perdues au début des années 1980. Sa capacité de production en 1990 était de 33 000 cyclomoteurs et de 45 000 motocyclettes avec un chiffre d'affaires de 7,150 milliards de FCFA, répartis entre les deux roues motorisées (72%), les bicyclettes (23%) et les autres productions (5%) (Godard, 1993). A cette production nationale s'ajoute la filière d'importation qui portait majoritairement sur les motocyclettes 75 à 125 cm³ venues du Japon et de France. Voilà une analyse complète sur la production locale de cycles et de motocycles au Burkina Faso dont le système d'approvisionnement national et sous-régional confirme son statut de capitale des deux roues en Afrique.

Somme toute, l'analyse de la diffusion des motocyclettes en Afrique dans les années 1970 et la spécificité du Burkina Faso et du Togo donnent un bilan global de la trajectoire historique des motos en Afrique Subsaharienne. Mais cette analyse risque d'être incomplète si le rôle joué par les taxis-motos dans la croissance du parc moto de marque japonaise en Afrique de l'Ouest et centrale dans les années 1990 est occulté.

b. Crises socio-politiques, émergence des taxis-motos et développement des marques japonaises d'occasion dans les années 1990

Les années 1990, marquées par les crises socio-politiques et de démocratisation de l'Afrique, ont été une période d'émergence des taxis-motos et de domination des motos japonaises d'occasion jusqu'à l'année 2000. Les emblématiques marques Yamaha et Suzuki et toutes leurs variantes, notamment la Yamaha mate, ont fait parler d'elles tant elles étaient les principales marques utilisées par les taxis-motos. Ces motos arrivaient en Afrique dans des conteneurs à travers le circuit du marché d'occasion contrôlé par les commerçants locaux et surtout par les Nigériens. C'était des motos bradées par la poste japonaise parce qu'elles étaient déjà vétustes et personne ne voulait plus les utiliser. On les retapait pour les revendre en Afrique, notamment au Togo, au Cameroun et au Bénin où le marché florissant du taxi-moto leur offrait une deuxième vie. Le Nigeria qui maîtrisait parfaitement ce circuit de motos japonaises d'occasion devient la plaque tournante de ce commerce qui ravitaillait les pays voisins en motos et en pièces détachées d'origine et d'occasion. C'est ainsi qu'au Togo, plusieurs vendeurs de motos, dont

« le Petit Japon », se sont spécialisés dans cette importation de marques japonaises. Il s'agit des puissantes et robustes Yamaha mate 50, des Yamaha CDI 50, Yamaha CDI 90, Yamaha CDI 100 et Suzuki 50 et 90 utilisées à plus de 90% (Tab.4) et qui répondaient parfaitement au besoin de l'activité du taxi-moto. Ces modèles de motos ont été massivement utilisés comme motos personnelles et taxis-motos au point où leur prix d'achat a flambé, atteignant 400 000 à 800 000 FCFA alors qu'au début des années 1990, on les achetait à 70 000 ou à 200 000 FCFA. Les commerçants, les hommes d'affaires et les fonctionnaires en étaient majoritairement propriétaires. Mais l'arrivée des motos chinoises et leur généralisation fait non seulement le bonheur des conducteurs de taxis-motos, mais aussi celui des usagers de motos personnelles de toutes catégories sociales.

III. UNE TROISIEME GENERATION CHINOISE ET INDIENNE : UN ESSOR GENERALISE DES TAXIS-MOTOS A PARTIR DES ANNEES 2000

La fin des années 1990 correspond à l'Âge d'or du petit commerce sino-africain (Kernen A. & Khan Mohammad, 2014). C'est ainsi que la Chine devient la source majeure d'importation massive des motocyclettes pour une grande partie des pays africains à partir du début des années 2000.

a. Diffusion des motos asiatiques en Afrique, une modalité de la mondialisation

Les années 2000 sont celles de la révolution des motos asiatiques en provenance de Chine, d'Inde, de Thaïlande, d'Indonésie et du Vietnam (Fig.3). Mais les marques chinoises dominent et essaient partout en Afrique depuis l'accession de la Chine à l'OMC en 2001 et de la baisse des barrières douanières et du développement du secteur privé. De nouveaux modèles de motos adaptés à l'écosystème socio-économique africain se sont développés avec le basculement de tous les pays d'Afrique subsaharienne dans la pratique des taxis-motos. Entretemps, l'accélération de la croissance urbaine jusque dans les années 2000 a entraîné celle des besoins de mobilité urbaine et l'intensification des activités des taxis-motos que les seules marques japonaises ne pouvaient plus satisfaire. Au même moment, « *les échanges entre la Chine et l'Afrique vont encore se renforcer dans les pays de la Zone franc CFA tout au moins, à la suite de la dévaluation*

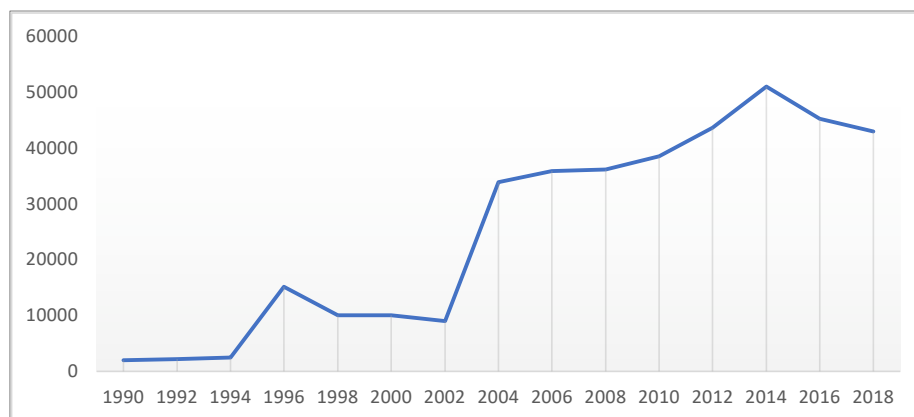


Fig.2 - Évolution du nombre de motos immatriculées de 1990 à 2018 au Togo
(Source : Direction des Transports routiers et ferroviaires, 2021)

du franc CFA de janvier 1994 » (Kernen & Khan Mohammad, 2014, p.115). La même source indique qu'en renchérissant le prix des importations européennes, cette dévaluation a accru la compétitivité des produits chinois. Tout va très vite jusqu'en 2009 quand la Chine devient le premier partenaire commercial du continent africain (Chaponnière & Gabas, 2012) et l'exportation des motos y a largement contribué. C'est ainsi qu'à partir des années 2000, l'arrivée des motos asiatiques en Afrique a permis de pallier le renchérissement des importations d'Europe et du Japon en sonnant le glas des motos des première et deuxième générations, réduites aujourd'hui à leur portion congrue. Les motos chinoises et indiennes se révèlent comme des marques de la nouvelle génération qui ont apporté une réponse appropriée. Les marques chinoises (Lifan, Jialing, Huaying, Loncin, Keeway Motor, Haojin, Sanili, etc.) et indiennes (Bajaj, TVS, Royal Enfield, Hero, etc.) à coûts réduits par rapport aux marques classiques, ont réorienté vers l'Asie les filières d'approvisionnement de l'Afrique. Cette époque a coïncidé avec la massification de l'usage des motos privées et surtout avec le développement des taxis-motos dans les autres pays africains où le phénomène n'existait pas encore. Cette deuxième catégorie de pays à taxis-motos depuis les années 2000 prend en compte les pays tels que la Côte d'Ivoire, le Tchad, la Centrafrique, le Mali, la Guinée, l'Angola, la Sierra Léone, etc. Autant les industries asiatiques se sont adaptées à ce nouveau marché juteux, autant les nouveaux entrepreneurs transnationaux africains ont

profité de l'opportunité économique offerte par l'ouverture des marchés indiens et chinois pour instaurer une nouvelle génération de vendeurs de motocyclettes. C'est en cela que l'explosion du parc des taxis-motos est un effet de la mondialisation et de la politique commerciale indienne et chinoise qui sont les deux grands pays exportateurs des motos vers l'Afrique.

L'évolution lente des immatriculations jusqu'en 1994 correspond à la première génération où le parc moto était très faible (Fig.2). De 1994 jusqu'en 2002, la croissance rapide correspond à la deuxième génération impulsée par les marques japonaises utilisées par les taxis-motos. La croissance exponentielle depuis les années 2000 témoigne de l'ampleur du développement des motocyclettes chinoises et indiennes et illustre leur importation massive et leur part dans l'évolution du parc immatriculé chaque année au Togo. Selon les statistiques de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires du Togo, plus de 42 000 motos sont immatriculées chaque année depuis 2011 avec des chiffres records de 65 000 motos immatriculées en 2015 et 65 300 en 2021 dont plus de 90% d'origine chinoise et indienne. Ceci confirme les données de Giorgio Blundo¹⁷ pour qui la Chine, principal producteur mondial de motos, exporte chaque année vers l'Afrique 2,5 millions de motocyclettes en moyenne, dont 500.000 passent par le port de Lomé et à peine 13% sont immatriculées sur place. En conséquence, les taxis-motos occupent près de 70% du parc moto et contribuent à cette évolution rapide.

¹⁷ Conférence publique donnée lors d'un colloque international coorganisé par le laboratoire de recherche PREDES et l'EHESS en mars 2022 à l'Université de Kara sur la motocyclette en Afrique subsaharienne dans tous ses états.

L'évolution du rangement des marques entre 1995 et 2020, à partir des données d'immatriculation des deux roues (Tab.4), donne une idée du niveau d'abandon progressif des motocyclettes japonaises de marque Yamaha, Honda, Suzuki au profit des nouvelles marques asiatiques.

Marques (%)	1995	2005	2015	2020
Yamaha	90	22,1	0,9	1,14
Sanili	0	10,8	2,0	0,24
Accès	0	7,0	0,8	0,01
Haojin	0	6,9	4,7	0,66
Léopard	0	6,9	0,2	0,05
Excel	0	4,7	0,0	0,00
Autres marques	10	38,7	26,9	19,87
Sanya	0	4,9	17,5	13,73
Haojue	0	0,0	47,5	64,30

Tab.4- Part des véhicules de 2 roues et assimilés, immatriculés par marque, de 1995 à 2015 (Source : Direction des Transports routiers et ferroviaires, 2022)

En 1995, près de 90% des motos utilisées par les conducteurs de taxis-motos au Togo étaient de marque japonaise Yamaha toutes catégories confondues avant de perdre progressivement le marché à partir de 2000. D'après nos calculs, sur un parc de 27 791 motos immatriculées en 2005, près de 70% étaient de marque chinoise contre 30% pour

les Yamaha et les autres marques. En 2020, soit vingt-cinq ans après, plus de 98,8% des motos immatriculées à Lomé sont, en majorité, des marques chinoises et indiennes puis autres (Vietnam, Thaïlande, Indonésie), contre 1,2 % des anciennes marques japonaises réduites à la portion congrue (Fig.3).

L'avènement des motos asiatiques depuis les années 2000 est une preuve palpable de la mondialisation dans laquelle les pays africains se sont embarqués parfois sans le vouloir. C'est ainsi que de sa position stratégique dans la zone franche de Dubaï, le Groupe indien Bajaj a négocié l'implantation de la première usine africaine au Nigeria, dans la région industrielle de Kano. Cet investissement de plusieurs millions de dollars dans deux lignes de montage a permis de fournir les motos au marché africain, faisant du groupe Bajaj le premier constructeur mondial des trois roues dont 50 % de ses ventes sont réalisées en Afrique (Tastevin, 2015). D'après le Directeur des activités deux-roues chez CFAO, le marché de la moto au Nigeria représente un peu plus d'un million de motos neuves par an importées dans le pays principalement depuis la Chine, l'Inde et le Japon, ce qui équivaut à peu près à la moitié de l'ensemble du

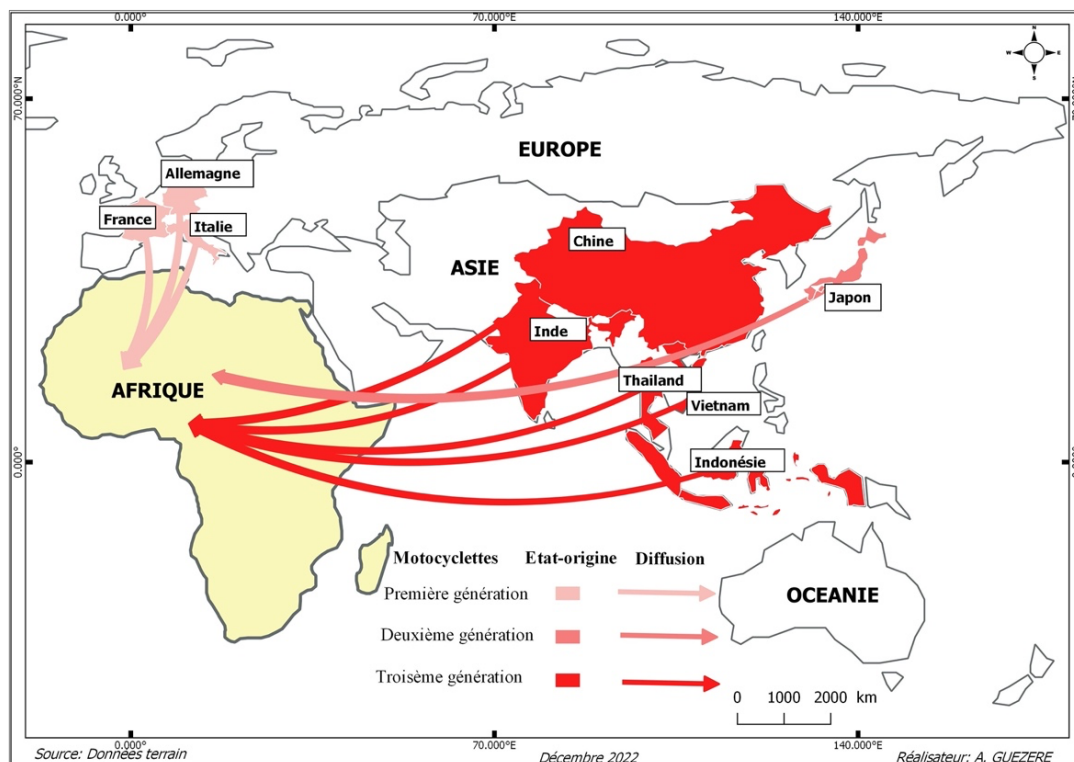


Fig.3- Diffusion par génération des motocyclettes vers l'Afrique (Source : A. Guézéré à partir des travaux de terrain, 2022)

marché d'Afrique de l'Ouest¹⁸. Pour Khan Mohammad (2016), l'arrivée massive des motos chinoises en Afrique s'appuie majoritairement sur des réseaux commerciaux transnationaux d'entrepreneurs africains qui se sont spécialisés dans l'importation et la vente des motocyclettes de marques chinoises moins chères, parfois estampillées de leur propre marque, ce qui confirme ainsi la manifestation incontestable du phénomène de mondialisation et de globalisation de l'économie africaine.



Fig.4- Quelques images révélatrices des trois grandes générations de motos en Afrique (Source : A.Guézéré, en 2022, à partir de photos personnelles et d'internet¹⁹)

b. De la troisième génération de motos à la démocratisation de leur usage

L'expression de « démocratisation de l'usage des motocyclettes » est utilisée ici pour désigner la période

des années 2000, durant laquelle les motocyclettes ont cessé d'être l'apanage des nantis pour se mettre à la disposition de toutes les catégories socioprofessionnelles en Afrique par comparaison à la révolution automobile en Europe. Selon Flonneau & al. (2019), reprenant Tocqueville, la démocratie s'appuie sur les valeurs fondatrices que sont la liberté et l'égalité que confère la possession d'une automobile. En Europe, la démocratisation de la possession automobile a eu lieu durant la période d'après Seconde Guerre mondiale avec des politiques de développement des voitures populaires rendues accessibles aux classes moyennes. La démocratisation de la possession automobile a permis aux populations rurales d'acquérir la liberté de mouvement (Dupuy, 1995) ; c'est en ce sens que, selon Gabriel Dupuy, l'automobilisme est affilié à l'idée de démocratie parce qu'il permet la liberté et l'égalité de la mobilité. Par analogie à cette démocratisation de la voiture en Europe, l'usage de la motocyclette a été l'apanage d'une minorité d'Africains des années 1950 jusqu'aux années 1990 avant de se répandre dans les années 2000.

De la première à la deuxième génération, l'acquisition d'une motocyclette était l'apanage d'une minorité africaine, tant son accessibilité était difficile et réservée majoritairement aux fonctionnaires, aux commerçants, aux missions chrétiennes et surtout à l'administration coloniale. Selon Gewald (2009), l'usage des motocyclettes était limité à l'élite coloniale avant les indépendances. Il a fallu attendre les années 2000 pour assister à l'arrivée massive des motos asiatiques qui ouvrent l'ère de la démocratisation des motocyclettes grâce à leur accès plus facile. En dehors des facteurs externes, déjà évoqués, liés à la politique commerciale chinoise depuis son entrée dans l'OMC en 2001, on peut mentionner également les facteurs internes à l'Afrique. Il s'agit surtout de l'amélioration du niveau de vie de la population africaine, caractérisée par l'émergence de la classe moyenne inférieure et flottante, représentant un peu plus de 29% de la population (BID, 2011), qui ont

¹⁸ <https://fr.africanews.com/2016/05/14/nigeria-cfao-et-yamaha-motors-ouvrent-une-usine-d-assemblages-des-deux-roues//>

¹⁹ <https://urbaanews.com/anniversaire-vespa-celebre-ses-75-ans>
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18457048>
<https://www.leparking-moto.fr/moto-occasion-detail/zundapp-ks-ks-125/1975-rood-21-468-km/S6RU1D4.html>
<https://www.parismatch.com/Vivre/Art-de-vivre/Mobylette-la-nostalgie-plein-pot-1760835>
<https://urbaanews.com/anniversaire-vespa-celebre-ses-75-ans/>
<https://www.bellesbecanes.fr/motos-d-occasion/motos-vendues/76-yamaha-250-rd-1976.html>

dopé la consommation. La motocyclette est ainsi devenue un symbole d'ascension sociale dans les milieux populaires africains, chez les paysans, chez les femmes et surtout chez les jeunes qui se sentent plus valorisés. « *Les nouvelles figures de l'émancipation féminine* » (Adjamagbo & al., 2012) s'exprime dans les paysages urbains africains par la possession féminine de motos qui est devenue une évidence (Fig.5).

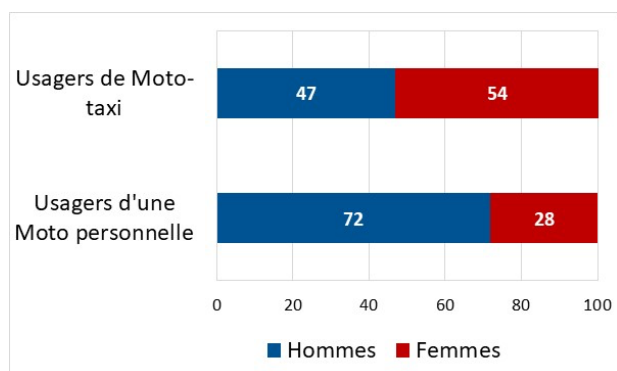


Fig.5 - Répartition des usagers de motocyclette selon le genre à Lomé (%) (Source : Pochet P. & Lesteven G., mars 2022, Université de Kara)

28% des usagers des motos privées à Lomé sont des femmes alors que 72% sont des hommes. Les estimations montrent que plus de 20% des Togolais, de plus de 18 ans, ont une moto à leur disposition à usage privé ou commercial et cette part atteint 60% pour la population active des 30-50 ans. L'impact des motos asiatiques sur les conditions de vie et de déplacement est visible même s'il n'y a pas une enquête approfondie pour mesurer la qualité de vie induite.

L'accroissement des embouteillages occasionnés aux différents carrefours par les motos asiatiques montre que les Africains ont plébiscité leur usage quotidien dans leurs déplacements (Fig.6).

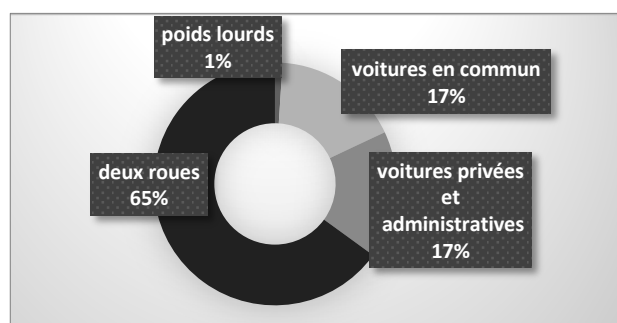


Fig.6- Importance des deux roues dans le trafic sur certains axes de la ville de Lomé (Source : Agetur, 2011 ; Guézéré, 2021)

En moyenne, la participation des deux roues sur les axes routiers à Lomé se situe autour de 65% avec

un écart relativement important d'un secteur à l'autre qui peut atteindre plus de 80% du trafic total sur certains axes (Guézéré, 2021). Il y a donc une forte progression de l'utilisation des deux-roues par rapport aux véhicules personnels, administratifs et du corps diplomatique qui partagent la deuxième place avec les véhicules de transport en commun, avec une participation au trafic de 17% pour chacune des deux catégories. De la même manière, près de 52% des déplacements mécanisés à Lomé sont dominés par les deux-roues motorisés (Tab.5). Les opinions des usagers privés, des conducteurs taxis-motos et les propriétaires sont unanimes pour reconnaître l'accessibilité de ces motos de la nouvelle génération en termes de comparaison des prix d'achat depuis 1990 jusqu'en 2020 (Tab.6).

(%)	Répartition modale motorisée
Taxi-moto	32
Taxi-ville	18
Minibus	1
Voiture privée	22
Moto privée	20
SOTRAL	1
Autres modes	6
Total	100

Tab.5 - Répartition modale des déplacements mécanisés à Lomé (Source : Louis Berger, 2019)

(FCFA)	Yamaha	Marques asiatiques
1990	50 000	-
1995	200 000 / 400 000	-
2000	500 000 / 800 000	400 000
2005	500 000 / 600 000	300 000 / 500 000
2010	300 000 / 500 000	250 000 / 500 000
2015	300 000	250 000 / 600 000
2020	-	350 000 / 750 000

Tab.6 - Diminution des prix des motos depuis l'arrivée des marques asiatiques (en FCFA) (Source : Guézéré, 2021)

Le prix de la Yamaha mate qui était de 50 000 FCFA en 1990 a grimpé rapidement, en étant multiplié

par 3,5 en 1995 et par 14 en 2000, passant de 50 000 à près de 800 000 FCFA. Face à ces prix hors de portée, les Chinois ont trouvé une opportunité d'affaires en fabriquant des engins bas de gamme, adaptés au niveau de vie des africains. C'est ainsi que depuis les années 2000, les motos asiatiques ont réussi à stabiliser le coût des marques japonaises avant de les faire disparaître progressivement du parc (Tab.6). Grâce à la nouvelle filière chinoise dont les prix des motos défient toute concurrence, devenir propriétaire d'une moto personnelle ou d'un taxi-moto est plus facile. Les magasins de vente de motocyclettes japonaises ont dû se reconvertir en vendeurs de motos chinoises et indiennes pour s'adapter aux besoins de la clientèle. Cette montée en taux de motorisation, basée sur la moto, génère des externalités négatives en occasionnant de fréquents accidents de la route pour des usagers qui restent vulnérables.

CONCLUSION

L'analyse de la trajectoire historique des motos en Afrique montre comment l'utilisation des motocyclettes depuis la colonisation jusqu'en 2021 a connu de profondes mutations en termes de modèles de motos utilisés et des différentes formes d'utilisation. Dans tous les pays d'Afrique, les deux roues ont occupé une place de choix dont l'approvisionnement a été réalisé aussi bien par les grandes maisons européennes de négoce que par la Chine. De la première génération des motos, lesquelles ont complètement disparu de la circulation, on est arrivé aux motocyclettes de la deuxième génération dans les années 1970 avec les marques japonaises. Aujourd'hui, la réorientation des filières d'approvisionnement de l'Afrique vers la Chine rime bien avec la forte demande des motos privées et surtout des taxis-motos dans presque tous les pays d'Afrique subsaharienne. Les industries chinoises et indiennes ont saisi l'opportunité pour se spécialiser dans la fabrication des deux-roues et tricycles adaptées à l'environnement économique, spatial et social. C'est en cela que l'hypothèse selon laquelle la troisième génération de motos marquée par la révolution des motos chinoises dans les années 2000 a introduit la démocratisation de l'usage des motocyclettes est bien vérifiée.

Les statistiques et les analyses révèlent que les motos asiatiques en général et chinoises en particulier, ont bénéficié d'un bon réseau de

distribution en Afrique à prix imbattables, ce qui justifie l'explosion de l'usage privé et commercial des motos accessibles à toutes les classes moyennes. Leur importation massive contribue à la diversification et à l'accélération de la consommation en Afrique et par ce biais, les Africains commencent par entrer dans la consommation motocyclette de masse qui augure l'émergence d'une nouvelle ère de motorisation. Plus qu'un simple moyen de déplacement, la motocyclette est devenue un symbole de réussite sociale et de sociabilité en Afrique qu'on retrouve pratiquement dans chaque grande famille.

Bibliographie

- Adjamagbo A. & Calvès A-E., 2012, L'émancipation féminine sous contrainte, *Autrepart*, n°61, pp.3-22
- Bamas S. & Maximilien M., 1995, *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Michel de Montaigne, Bordeaux 3, 270 p.
- BID, 2011, *The Middle of the Pyramid. Dynamic of the Middle Class in Africa*, Tunis, 34p.
- Chaponnières J.R. & Gabas J.-J., 2012, Les relations économiques entre la Chine et l'Afrique subsaharienne. In J.-R. Chaponnière & J.-J. Gabas (Eds.), *Le temps de la Chine en Afrique: Enjeux et réalités au Sud du Sahara*, Paris, Gemdev-Karthala, pp.41-71
- Decam S., 2001, Le CFAO, De son centenaire à la fin du siècle (1987-1999). Un nouveau mariage avec le négoce en Afrique noire. In *Négoce blanc en Afrique noire. L'évolution du commerce à longue distance en Afrique noire du XVIII^e au XX^e siècles*. Actes du colloque du Centre d'étude d'Afrique Noire (Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux), 23-25 septembre 1999. Paris : Société française d'histoire d'outre-mer, 2001. pp.13-46.
https://www.persee.fr/doc/sfhom_0000-0002_2001_act_2_1_1033
- Dupuy G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Economica, coll. Villes, Paris, 216 p.
- Flonneau M. & al., 2019, *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Presse universitaire de Rennes, 222 p.
- Gewald J-B., 2009, People, mines and cars: Towards a revision of Zambian history, 1890-1930, in Gewald J-B & al. (eds.) *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leyden, Brill, pp.19-47.
- Godard X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, 408 p.
- Godard X. & Bamas, S., 2002, O comme Occasion ou les importations de véhicules, in *Les transports et la ville en*

Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif, Karthala, INRETS, Paris, pp. 229-238

Godard X. & al., 1993, *Analyse du système de déplacement à Ouagadougou, Rapport d'étude*, CEDRES- INRETS-LET, Arcueil, Lyon, pag. Mult.

Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne, l'informel en question à Lomé*, l'Harmattan, Paris, 374 p.

Guézéré A., 2008, « Olévia » (taxi-moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 455 p.

Kernen A. & Khan Mohammad G., 2014, *La révolution des produits chinois en Afrique, consommation de masse et nouvelle culture matérielle*, Karthala, politique africaine, n° 134, pp 111-132 <https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2014-2-page-111.htm>

Khan Mohammad G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'Etat, Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, Thèse de doctorat en Sciences sociales, Université de Lausanne, 632 p.

Lehuraux L., 2019, La première moto dans le désert du Sahara en 1909, *Revue d'histoire et de prospective du management* / n° 9 – 01/06 2019, extrait du livre du colonel Théodore Pein de *Le conquérant des oasis écrit en 1935*, préface du général Nieger, Paris, Librairie Plon, in-16, chapitre XII, pp.225-244

Souza (de) K.N., 1990, *Les conditions des travailleurs togolais pendant la période coloniale allemande au Togo de 1884 à 1914*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Paul Verlaine, Metz, 359 p.

Tastevin Y.P., 2015, Bajaj en Egypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique, *Autrepart*, Presses de Sciences Po, n° 76, pp.127-146, <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2015-4-page-127.htm>

Vennetier P., 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, Masson, Géographie, Paris, 244 p.

Xavier D., 2001, Récessions et attitudes coloniales : l'exemple des maisons de négoce marseillaises dans l'Ouest africain. In *Négoce blanc en Afrique noire. L'évolution du commerce à longue distance en Afrique noire du XVIII^e au XX^e siècles*, Actes du colloque du Centre d'étude d'Afrique Noire (Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux), pp.187-200. https://www.persee.fr/doc/sfhom_0000-0002_2001_act_2_1_1046

Zan S-B., 1976, L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940, *Cahiers d'Études africaines*, n° 61-62, pp.147-158

- Annexe 1 -

Diffusion du VéloSolex en Afrique de 1946 à 1960

(Source : Reconstitué par A. Guézéré à partir du site <https://solexmilenium.fr/solex-afrique-1.php>)

Pays	Sociétés commerciales des VéloSolex	Ville du siège de la société
Algérie	Distributeur pour le département d'Alger C.A.D.I.V.A.	Alger, Oran
Cameroun	King Motors	Douala, Garoua (M. Jallais), N'Gaoundéré (Sorika)
Congo Brazzaville	Compagnie française du Haut et du Bas Congo	Brazzaville
Zaïre (Congo Kinshasa)	Sococy	Léopoldville (Kinshasa), Elisabethville (Lubumbashi)
Côte d'Ivoire	Heudebert SARI Concessionnaire Vélo Solex Vespa	Abidjan, Bouaké (Établissements Lagorce)
Dahomey	Heudebert SARI Concessionnaire Vélo Solex Vespa	Cotonou
Gabon	Société commerciale du Gabon	Libreville
Guinée	Société industrielle & automobile de Guinée (S.I.A.G.)	Conakry
Haute-Volta	Anciens Ets CH.Peyrissac	Ouagadougou
Kenya	Kenya cycle mart	Nairobi
Maroc	Grand garage de la république gérance auto- marocaine	Rabat, Casablanca (société d'importation & de distribution), Marrakech, Meknes
Niger	Compagnie du Niger français (manutention africaine)	Niamey
Nigéria	Compagnie française d'Afrique occidentale	Lagos, Port-Harcourt, Aba
République de Madagascar	My velosolexa 2200 Etablissements Descours & Cabaud	Tananarive
République centre africaine	Oubangui-automobile	Bangui
Soudan (République du)	Zenop Khatchikian and C° Ltd.	Khartoum
Soudan Français (Mali)	Manutention africaine	Bamako
Sénégal	Maurel Frères s.a	Dakar
Tchad	M.G Ruozzi	Fort Lamy (Njamena)
Togo	Heudebert SARI (magasin Champs Elysées)	Lomé
Tunisie	Etablissements I. & p. Besnainou	Tunis

L'utilisation de la bicyclette et de la motocyclette au Togo à l'époque coloniale (1884-1960)

The use of the bicycle and the motorbike in Togo during the colonial period (1884-1960)

Komlan KOUZAN

Enseignant-chercheur, HisDAF, Université de Kara (Togo)*

Résumé

Inventées au XIX^e siècle par l'Europe industrielle, la bicyclette et la motocyclette furent introduites, avec l'automobile, au Togo à l'époque allemande. Ces engins de locomotion, qui remplacèrent progressivement, mais pas totalement, le portage, le transport à dos d'âne, en hamac, par chameaux ou cheval, étaient utilisés principalement par les missionnaires, l'administration, les services postaux, les populations rurales, les cyclistes et les gens d'une certaine catégorie socio-professionnelle. Fabriqués en différents modèles, ces cycles étaient commercialisés par les sociétés européennes installées dans le Territoire et qui disposaient des succursales dans les différentes localités, des relais d'Africains établis en privé et de Libano-syriens. Toutefois, le monopole était détenu par les maisons britanniques. Ces moyens de déplacement contribuèrent au déploiement de l'administration et à l'essor de l'économie coloniales, à la transformation de la société togolaise, à la généralisation du commerce du pneu et des pièces détachées ainsi qu'au développement des services de réparation mécanique.

Cette étude a pour objectif principal de montrer les transformations provoquées par l'utilisation de la bicyclette et de la motocyclette au Togo à l'époque coloniale allemande et française. Pour répondre à cette préoccupation, diverses sources documentaires ont été exploitées principalement les sources orales, archivistiques et des ouvrages.

Mots-clés

Bicyclette, moto, utilisation, Togo, colonisation, commerce, population.

Abstract

Invented in the 19th century by industrial Europe, the bicycle and motorbike, along with the automobile, were introduced in Togo. They caused major economic and social upheavals there. The main objective of this study is to show the transformations caused by the use of the bicycle and the motorbike in Togo during the German and French colonial periods. The exploitation of various sources has made it

possible to respond to this concern. From the installation of the German administration in 1884, these machines progressively replaced, but not totally, portage, transport by donkey, hammock, camel or horse. The main users were missionaries, the administration, the postal service, rural populations, cyclists and people of a certain socio-professional category, etc. Manufactured in different models, these cycles were marketed by the European companies established in the Territory, which had branches in the different localities and relays of Africans established in private as well as Libano-Syrians. However, the monopoly of this trade was held by British companies such as Swanzy or UAC, etc. In the absence of a manufacturing or assembly factory in Togo, the purchase of these cycles was done in these importing houses or in the British colonies such as Nigeria and the Gold Coast (Ghana). The bicycle and the motorbike contributed, along with the automobile, to the generalisation of the tyre and spare parts trade as well as to the development of repair services provided by the garages of the administration, the trading houses and the African mechanics. If until 1960, the number of these means of transport in Togo increased and their use multiplied, they are however unequally distributed geographically and according to socio-professional categories. Apart from the missionaries, who contributed greatly to the introduction of two-wheelers in the interior of the country, the other main purchasers and users of these means of transport were the administration and those who formed an enviable consumption pattern. The majority of the African population and some of the wealthier people were content with walking, cycling and rarely riding motorbikes. The latter was used more by the colonial administration. The bicycle and motorbike contributed to the transformation of Togolese society, the deployment of the colonial administration and the growth of the colonial economy.

Keywords

Bicycle, motorbike, use, Togo, colonisation, trade, population.

* ekouzan2001@yahoo.fr

INTRODUCTION

Moyens de locomotion terrestres inventés au début du XIX^e siècle en Allemagne et en France, la bicyclette et la motocyclette furent introduites¹ en Afrique à l'époque coloniale. Ces engins remplacèrent progressivement, mais jamais totalement, la marche, le portage, le transport à dos d'âne, de chameaux ou à cheval, et provoquèrent d'importantes transformations économiques, sociales et culturelles. Des missionnaires les utilisèrent dans leurs activités pastorales, les agents de l'administration dans leurs tournées, les services de postes pour le transport de courriers dans et entre certains urbains, entre ces derniers et des centres ruraux. S'en servirent également des gens d'une certaine catégorie socio-professionnelle, des commerçants ambulants, des paysans, etc. Leur utilisation fut favorisée par le manque de routes ou de voies ferrées en ville et dans le monde rural. De différentes marques, ces engins furent commercialisés par des sociétés d'import-export européennes à travers leurs succursales dans les colonies de chaque puissance. Dans les colonies françaises là où existaient les colporteurs, et surtout les missionnaires chrétiens, la Compagnie française d'Afrique occidentale (CFAO) assura la vente de bicyclettes de marques Hercules et Peugeot, qui furent les plus recherchées (Gandah Nabi, 2004). Cependant, le monopole de ce commerce était détenu par les maisons britanniques, notamment Swany, ancêtre de l'United African Company (UAC)², qui vendaient la marque Raleigh. Ce qui est le plus frappant, c'est le fait que la bicyclette était l'engin le plus utilisé par la majorité de la population africaine. L'usage de bicyclette se répandant, le montage sur place d'usines de cycles fut réalisé dans des colonies aussi bien françaises que britanniques³. Si les bouleversements induits en Afrique à l'époque par l'automobile, le camion et les cycles ont déjà fait l'objet d'études précises dans des pays comme le Nigeria, le Kenya, la Zambie, le Bénin et le Niger, etc., ce n'est suffisamment pas le cas au Togo, qui

présente cette particularité d'avoir été, non seulement colonie modèle allemande, mais aussi territoire placé sous mandat de la SDN, puis de l'ONU. Compte tenu des répercussions de l'utilisation de ces outils, il est intéressant de se pencher sur le sujet. Quelles utilisations furent-elles faites de la bicyclette et de la motocyclette au Togo aux époques allemande et française et quels bouleversements provoquèrent-elles ? Comment ces moyens de déplacement furent-ils introduits et utilisés au Togo sous la colonisation allemande ? Quelle fut l'évolution de leur utilisation à l'époque française ? Comment ces engins se déployèrent-ils dans ce territoire et quels furent leurs impacts ?

L'exploitation de diverses sources documentaires a permis d'apporter des réponses à ces préoccupations à travers une organisation en deux parties. La première traite des moyens de transport

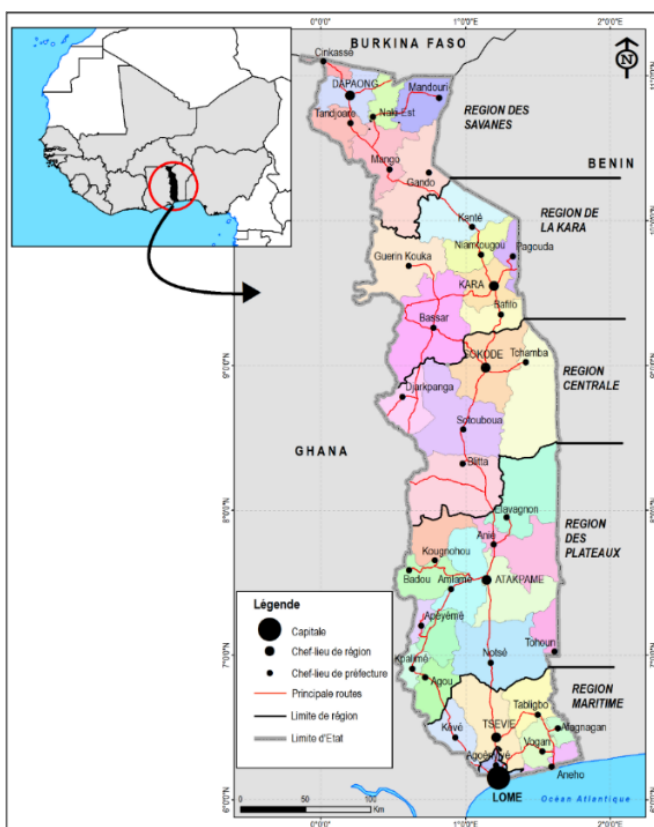


Fig.1- Carte administrative du Togo (Fond de carte INSSD, 2010)

¹ L'introduction en Afrique de la bicyclette et de la motocyclette est allée de pair avec celle de l'automobile. Sur ce dernier sujet, voir Kouzan K., 2017, L'automobile au Togo sous administration française (1920-1960). Moyen d'intégration à l'économie coloniale et symbole d'accès à la modernité, in *Outre-Mers. Revue d'histoire*, T.105, n°394-395, pp.245-268.

² Octaviano Olympio (1859-1940), planteur, entrepreneur, propriétaire terrien, fut le représentant de la firme Swany à Lomé de 1882 à 1894. Il fut également, dans les années 1930, chef du quartier n°1 de Lomé circonscrit par les rues Gallieni, Guillaumard Thiers et l'Océan. ANT-Lomé, 6G 4 1933. Récapitulation des feuilles de recensement intéressant les quartiers de la ville de Lomé en 1933, p.96.

³ Des usines d'assemblage existaient dans les colonies britanniques comme le Nigeria, le Kenya dès l'époque coloniale. Après les indépendances, ces usines se sont développées dans plusieurs pays (Burkina, Mali, Sénégal, etc.). Toutefois, Tchoundjang Pouemi (2020) estime paradoxalement le contraire.

dans l'espace togolais sous l'administration allemande (1884-1914). Elle insiste sur l'utilisation des moyens de déplacement qui existaient à l'arrivée de l'administration allemande en 1884, leur évolution et les nouveaux, introduits durant la colonisation allemande. La deuxième partie décrit l'essor de ces cycles durant les périodes de mandat et de tutelle français (1920-1960) marquées par le développement de la route. Il s'agit en réalité de montrer la place de ces engins dans la transformation de la société et de l'économie du Togo en situation coloniale.

I. LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES AU TOGO SOUS ADMINISTRATION ALLEMANDE (1884-1914)

Avec l'installation officielle de l'administration allemande sur le littoral du futur Togo à partir de 1884, les localités de cette région, longtemps intégrées aux échanges commerciaux et ouvertes sur le monde extérieur, virent l'amélioration des moyens de transport existants ou l'apparition de nouveaux pour le fonctionnement des services administratifs et le développement du commerce. Jusqu'en 1914, on est passé progressivement du portage, du hamac et du cheval à la charrette, à la bicyclette et à la motocyclette. L'utilisation de ces engins accompagna celle de l'automobile et surtout du train.

a. L'utilisation du hamac, du cheval et des charrettes

Au début de la colonisation allemande, se multiplia la marche à pied avec portage et parfois avec utilisation du hamac (Photo.1). Ce dernier mode de voyage, qui était réservé au transport des étrangers et de hautes personnalités⁴, se renforça car son utilisation était moins fatigante et permettait de traverser plus facilement les localités où se trouvaient des sables mous toujours difficiles pour la marche (Klose, 1992). Toutefois, cette utilisation est complétée par celle du cheval, davantage rare et réservée à quelques personnalités qui pouvaient se la permettre. En 1884, il n'y avait que deux chevaux à Lomé, aucun à Baguida. Ce fut par le cheval que le consul provisoire H. Randad⁵ put visiter le camp haoussa (situé dans l'actuel quartier Nyékonakpoé, à

l'ouest du centre administratif non loin de la frontière du Ghana). De leur côté, le premier commissaire allemand, Ernst von Falkenthal, dut acheter à Salaga deux chevaux, des poneys petits mais résistants, au prix de 200 ou 300 marks chacun, et E. Busch, qui résidait à Lomé, possédait un cheval qu'il mettait à la disposition des voyageurs qui en avaient besoin pour leurs déplacements vers l'intérieur du pays (Zöller, 1990). Cependant, l'utilisation de cet animal présentait de nombreux risques. Le caractère sableux du littoral et l'étroitesse des sentiers, qui offraient juste assez de place pour le passage d'un homme, obligeaient les voyageurs à descendre du hamac, et le cavalier à opter pour la plus grande prudence. Il arrivait que les cavaliers chutassent, victimes d'obstacles, parfois d'attaques ou de traquenard (Zöller, 1990).

Pour le voyage à l'intérieur du territoire, plus difficile, il ne pouvait se faire qu'avec des porteurs et à



Photo. 1- Un transport en hamac au Togo à l'époque allemande. Hinz M., 1984



Photo. 2- Halte lors d'une expédition vers l'intérieur du territoire l'époque allemande. Bild 91, Lome, Ausflug Shio.jpg

⁴ Un voyage de Lomé à Yendi durait 21 jours et les porteurs devaient être chargés de bagages d'un poids supérieur ou égal à 30 kg. Il arrivait parfois que, trop fatigués, les porteurs refusaient de continuer le trajet. Ce fut le cas des porteurs de l'explorateur Curt Von François (Zöller, 1990 ; Ali, 1997).

⁵ Henrich Randad, agent principal de la factorerie allemande Woelber et Bröhm, fut nommé par Gustav Nachtigal consul provisoire.

cheval⁶. C'est ce que firent le lieutenant Plehn, lors de l'exploration de la région centrale de la Schutzgebiet Togo, en mars et avril 1896 (Goeh-Akue, 1999)⁷, et l'ethnologue allemand, L. Frobenius, plus de dix ans plus tard, en 1908/1909 (2002).

A ces moyens de transport précités, il faut ajouter la charrette⁸. Elle présentait l'avantage d'augmenter le tonnage du fret possible et impliquait une importante réduction du prix de transport, car le nombre total de tireurs ne représentait plus que la moitié, parfois même le tiers des porteurs. A l'image du portage, la charrette allait au rythme de la locomotion humaine, mais avec des charges plus importantes. Au début des années 1900, l'utilisation des charrettes au Togo était visible, notamment sur la principale ligne de l'intérieur (Lomé-Kpalimé) où circulaient déjà 20 charrettes tirées par des autochtones portant en moyenne 500 à 600 kg, voire 1.000 kg de charge, et sur la route Lomé-Atakpamé où s'était développé un trafic très animé après que les ponts sur le Zio et le Haho aient été construits. Jusqu'en 1914, on peut estimer entre 200 à 400 le nombre de charrettes en circulation au Togo (Ali, 1995).

A côté de ces moyens de déplacement, vont apparaître les cycles.

b. La bicyclette⁹ et la motocyclette¹⁰ pour les courriers postaux, les courses et les services administratifs, etc.

Ce fut à l'initiative des missionnaires, puis des fonctionnaires allemands avec l'encouragement de l'administration que la bicyclette, puis la motocyclette, entrèrent progressivement dans les habitudes au Togo. La bicyclette permettait l'accès aux coins reculés ou d'accès difficiles, le transport du courrier postal interne et participait à l'organisation des événements officiels comme la célébration du jour de Sedan (2 septembre) et surtout de l'anniversaire de l'empereur Guillaume II (27 janvier)¹¹.

Toutefois, pour les voyages vers l'intérieur du territoire, notamment de Lomé à Sokodé, l'auto, le cheval, le hamac et le vélo sont utilisés de façon complémentaire (David, 1996). Les salariés européens et africains, dont le nombre atteint 290 en 1913, étaient davantage ceux qui pouvaient s'acheter une bicyclette à crédit (Sebald, 1988 ; De Souza, 1990).



*Photo. 3 - Un Allemand dans un village togolais
(Archives nationales du Togo, Lomé).*



*Photo. 4-
Un facteur
avec bicyclette
à l'époque allemande
en 1910
(Archives nationales
du Togo, Lomé)*

Cependant, il est difficile de faire une comptabilité précise du nombre d'hommes engagés dans le portage et le transport en hamac aussi bien au début qu'à la fin de la colonisation allemande, faute de statistiques (Ali, 1995). En plus, si en 1914, le Togo pouvait compter 4 véhicules et qu'il est évident qu'il y avait un nombre important de bicyclettes et de motocyclettes utilisées, il est difficile d'en avoir les données chiffrées sur leur importation.

⁶ Le réseau routier commence au Togo en 1897 à partir de Lomé. Il y avait des postes d'échanges de transporteurs tous les 39 km. Lomé-Kpalimé : 10 jours de transport avec une vingtaine de transporteurs.

⁷ ANT-Lomé, Atakpamé. 2APA 1, Rapport de voyage du capitaine Kling de Lomé à Bismarbourg Adélé. 1891. Il rencontra lui-même plus de 184 porteurs en direction d'Atakpamé.

⁸ Ou *kékévi* en éwé. Selon N.Ali (1996), ce sont les Noirs américains qui ont introduit l'utilisation de la charrette dans le transport à la place du portage humain.

⁹ *Kéké* ou *Gasó* (*Cheval de fer*) en éwé.

¹⁰ *Zokéké* en éwé, c'est-à-dire la « bicyclette à moteur ».

¹¹ Au cours de ces festivités, l'Administration profitait de l'occasion pour inaugurer ses réalisations les plus prestigieuses, comme le wharf (1904) ou les lignes de chemin de fer. Un défilé militaire sur la *Wilhelmstrasse* ou le *Kaiserstaden*, qui en constituait le temps fort, se terminait souvent par quelques manifestations permettant aux autochtones de se réjouir aussi, comme les courses de bicyclettes, dont celle de 1913 gagnée par le cuisinier du gouverneur-duc de Mecklembourg (Koffi, 1999).

c. La bicyclette pour suppléer les sabotages des lignes de chemin de fer en août 1914

Lors des opérations militaires d'août 1914 au Togo, dans le cadre de la Première guerre mondiale, la bicyclette et la motocyclette furent utilisées, que ce soit du côté des Allemands ou de celui des Franco-britanniques. Ainsi, le 12 août 1914, lorsqu'ils débarquèrent à Lomé, vite abandonnée par les Allemands, les troupes britanniques en comptaient dans leurs équipements (Konga, 2009). De leur côté, les troupes allemandes de Pfaehler, en disposaient également (Marguerat, 2004). Les avant-gardes des deux camps en firent utilisation, notamment lors de la bataille de Kra (ou Wahala), remportée finalement par les Franco-Britanniques qui bénéficièrent des actes de sabotage des populations des régions conquises (Marguerat, 1987 ; Sebald, 1988)¹².

Il faut attendre la période de l'administration française pour voir l'utilisation de bicyclettes et de motocyclettes prendre de l'essor.

II. L'ESSOR DE LA BICYCLETTE ET DE LA MOTOCYCLETTE A L'EPOQUE FRANÇAISE (1920-1960)

La période du mandat français commencée en 1920, marquée par le monopole britannique *de facto* dans le commerce, connut l'essor des cycles qui est allé de pair avec celui de l'automobile. Cette embellie, qui fut ralentie par les effets de la crise économique de 1929 et de la Deuxième guerre mondiale, ne reprit qu'après la guerre et progressa jusqu'à l'accession du Togo à l'Indépendance en 1960, et même au-delà.

a. L'évolution en dents-de-scie du nombre des bicyclettes et de motocyclettes

La politique de mise en valeur adoptée à partir de 1922 par l'administration d'A.F. Bonnacarrère, fondée

sur l'aménagement des infrastructures de transport et de communication pour favoriser la collecte des produits agricoles et d'exportation vers le wharf de Lomé, bénéficia de la reprise du commerce après la Grande Guerre. Elle favorisa le développement du réseau routier vers le nord du Territoire et des engins motorisés. Toutefois, au lieu d'arrêter le portage, cette politique l'a plutôt maintenu dans la mesure où l'administration utilisa elle-même le portage administratif pour le transport des produits d'exportation de l'intérieur vers le wharf de Lomé et pour les travaux sur les chantiers et les plantations du Territoire. Comme preuve, de 1921 à 1922, le nombre de portages administratifs est passé de 887 à 1.596 pour le cercle de Sokodé et de 155 à 771 pour celui de Mango (Tsigbe, 2011). En plus, quand il n'y a pas de routes, les tournées des commandants de cercle se font en hamac. L'augmentation du nombre de cycles dans le pays fut une aubaine pour l'administration, qui, dès 1922, imposa une taxe de 50 francs sur les motocyclettes¹³.

En 1926, les importations de cycles s'élevaient en quantité à 1.522 tonnes contre 751 en 1925 et 464 en 1924. En valeur en francs, elles étaient respectivement de 942.841 contre 374.446 et 221.303 francs durant la même période¹⁴. On comptait au Togo au total 1.731 bicyclettes, 41 motocyclettes¹⁵. A.F. Bonnacarrère, le soir, pouvait aller à bicyclette rendre visite au pasteur Andreas Aku (Gayibor, 1987). Cependant, si le nombre de ces engins augmentait, il était inégalement réparti suivant les localités du Territoire et les secteurs professionnels (Tab.1).

On remarque que sur un total de 1.772 bicyclettes (97,69 %) et 41 motocyclettes (2,31 %), Lomé occupe la première place avec 637 bicyclettes et 15 motocyclettes, suivie d'Anécho, 578 et 4, d'Atakpamé, 332 et 8, puis de Klouto, 112 et 2 et de Sokodé, 54

	Lomé	Anécho	Klouto	Atakpamé	Sokodé	Mango	Administration	Total
Bicyclettes	637	578	112	332	54	14	4	1.731
Motocyclettes	15	4	2	8	3		9	41
Total	652	582	114	340	57	14	13	1.772

Tab.1 - Véhicules inscrits sur les rôles de l'année 1928 de chaque cercle (à la date du 10 novembre 1928) avec, en sus, état des véhicules administratifs (ANT-Lomé. 2 D 67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929)

¹² Dans le pays éwé, des obstacles furent érigés en travers des routes contre les éclaireurs allemands en motocyclette (Marguerat, 1987 ; Sebald, 1988).

¹³ Agence économique de l'Afrique-occidentale française, Togo, 1922.

¹⁴ ANT-Lomé, 2 D 67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929. Note 1343 A.G. Bureau de l'Administration Générale, 13 novembre 1928.

¹⁵ Contre 96 autos de tourisme, 14 camionnettes, 77 camions de 500 à 1.000 kg, 194 camions 1 tonne (sup. à) et 7 tracteurs ANT-Lomé, 2 D 67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929.

et 3. Mango et l'administration arrivent aux dernières positions avec respectivement 4 bicyclettes, 9 bicyclettes et 4 motocyclettes.

En ce qui concerne les prix d'achat, ils varient entre 620 et 1 054 francs, suivant les marques¹⁶. Toutefois, pour le budget du Territoire de 1927, à cause de la dévaluation du franc, le taux des taxes fut porté du simple au double, de 10 à 20 francs pour les bicyclettes et de 50 à 100 francs pour les motocyclettes¹⁷. En plus, afin d'avoir le contrôle sur le parc automobile, l'immatriculation des véhicules est faite désormais à Lomé et non plus aux chefs-lieux des cercles à partir du 26 janvier 1928¹⁸.

Les pays exportateurs de ces produits vers l'Afrique sont, par ordre d'importance, l'Angleterre, la France et l'Allemagne¹⁹. La compagnie John Holt et Cie, de Liverpool, était la principale importatrice des bicyclettes. Les autres maisons importatrices étaient la Compagnie Française d'Afrique Occidentale (CFAO), John Holt, la United African Company (UAC), J.B. Ollivant, la Société Générale du Golfe de Guinée (S.G.G.G), la Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique (CICA), etc. La marque anglaise, Rudge Witworth, était la plus vendue, car très appréciée pour sa robustesse et sa dureté²⁰. La Société de Transport de l'Afrique de l'Ouest (STAO) et la société privée, Jonquet et Prades, basée à Cotonou, toutes françaises, furent les entreprises de transports motorisés qui offraient officiellement leurs services aux pouvoirs publics.

A cause du nombre réduit des véhicules dont disposait l'Administration, outre les automobiles, les motos et les vélos privés furent souvent réquisitionnés pour le transport administratif, moyennant remboursements d'indemnités réglementaires, suivant la capacité du matériel et la distance parcourue (Gbamehossou, 2010). En cas de panne de ces engins et pour des réparations, il fallait aller

dans les ateliers ou garages de l'Administration, des maisons de commerce à Lomé et dans les grandes villes du pays, mais également dans celui de l'Ecole professionnelle de la Mission catholique à Lomé²¹. On pouvait se rendre également dans les ateliers appartenant à des mécaniciens privés africains ou autochtones où s'exerçaient des apprentis formés sur le tas. Les principaux acheteurs africains portaient surtout leurs préférences sur les bicyclettes souvent peintes en couleurs voyantes, équipées de pédales caoutchoutées et d'avertisseurs bruyants²². Il leur fallait disposer du numéraire pour s'en procurer, payer les pièces de rechange, les taxes et le carburant pour la moto, c'est-à-dire être parmi ceux qui arrivaient à tirer bénéfices du commerce des produits de traite avec les maisons de commerce ou être des fonctionnaires de l'administration.

Cette dynamique se poursuit dans les années 1930 où l'arrivée de ces cycles était une merveille. A Lomé et dans certaines localités, surtout celles de l'intérieur, c'est souvent la stupéfaction de voir passer une voiture, mais aussi des gens en équilibre sur la moto ou le vélo. A ce sujet, Apoudjak (1988) sur le pays tchamba écrit :

« Le pays Tchamba est traversé pour la première fois par un véhicule entre 1920 et 1930. La stupéfaction fut grande, car certains habitants prétendaient qu'on était à la fin de monde, les signes précurseurs étaient palpables. Après l'homme Blanc, ce fut la bicyclette, après la moto et enfin la voiture... ».

Parmi les utilisateurs africains de bicyclette, on trouve également des élèves (Westermann, 2001) et certaines personnalités du Territoire. C'est à bicyclette que M. Champion, chef du Service de l'Enseignement au Togo, visitait les écoles de la ville de Lomé (Sitti, in Marguerat, 1992), et c'est tout simplement à bicyclette, et non avec une armée, que

¹⁶ ANT-Lomé, 2 D 67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929.

¹⁷ Rapport annuel à la SDN 1926, 1927, p. 156. Circulaire du 26 mai 1926 à MM. les Commandants de Cercle et Chefs de service à la préparation du budget 1927.

¹⁸ ANT-Lomé, 2 D 67, Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929. Note 1343 A.G. Bureau de l'Administration Générale, 13 novembre 1928.

¹⁹ ANT-Lomé, 2 D 67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929.

²⁰ ANT-Lomé, 2D 258, Chambre du Commerce, d'Agriculture et d'Industrie. Liste des principales entreprises du Togo et du Cameroun. 1932-1933.

²¹ Commissariat de la République française au Togo, 1924.

²² ANT-Lomé, 2 D. 267, Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistique concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929.

l'administrateur Dantec²³ alla avec son épouse calmer les Komkomba en 1930²⁴. De son côté, Claude Lestrade, fils d'un administrateur colonial pouvait se permettre des randonnées à vélo (Martet, Lestrade & al, 1995).

On trouvait à Lomé et dans certaines villes de l'intérieur, des dépanneurs de ces engins très habiles qui, sans formation professionnelle, réussissaient à réparer les bicyclettes et les motocyclettes (Martet, Lestrade & al, 1995). Toutefois, dans l'utilisation de ces engins, la maîtrise totale n'étant pas toujours garantie, il arrivait souvent des accidents, parfois mortels. Le cas le plus touchant fut celui du 7 mars 1931 du pasteur Andreas Aku qui décéda des suites d'une chute de bicyclette à Lomé (Ahadj, 1996). Peut être également mentionner l'accident mortel survenu le 25 avril 1931 entre le camion Ford D.784 de M. Jonquet, mécanicien de la S.O.C.A.F.A. et la motocyclette conduite par Martin Amavi, gérant de la factorerie Ollivant à Nuatja (Notsé). Grièvement blessé à la jambe et à la tête, M. Amavi fut transporté au dispensaire de Notsé, puis transféré à Lomé où il décéda le 30 avril 1931²⁵. Il faut ajouter la collision le 10 juillet 1933, sur l'Avenue de la Victoire, entre l'auto Citroën T.T. 440 de Costarramone, chef du service

des Travaux Publics, et le cycliste Samuel Ashanti Ranson. Ce dernier sur lequel a roulé le véhicule fut transporté à l'hôpital de Tokoin où il fut soigné par le Dr. Sohler²⁶.

A partir de 1931, à cause de l'essoufflement du transport sous l'effet de la chute des exportations et des importations conséquences de la crise économique de 1929, le nombre de motocyclettes et de cycles commença à stagner (Tebie, 2002)²⁷. Le prix à Lomé de la bicyclette est passé de 350 francs courants en 1931 à 500 en 1934, alors que celui du paquet de sucre est allé de 2,25 à 3,50 francs, du pagnon (yard), de 60 à 100, du ciment, de 44 à 85 francs courants (Barandao, 1987)²⁸. Le nombre d'utilisateurs de ces engins étant très réduit, Richard Noutassin était l'un de ces rares commerçants autochtones du cercle de Lomé qui pouvait encore vendre les pièces de rechange pour voitures et bicyclettes²⁹. Il n'est pas surprenant de voir les cycles l'emporter en effectif sur les automobiles et la moto qui servaient plutôt dans le redéploiement de l'administration. Le chef de la subdivision de Lomé Henri Moel en fit le constat dans sa tournée dans les cantons de Noépé et de l'Avé en janvier 1935. Il n'y recensa qu'une motocyclette alors que le nombre de



Photo.5 - Cyclistes dans la rue du commerce de Lomé dans les années 1930.
(Images et Mémoire. Bulletin n°30 - Automne 2011)

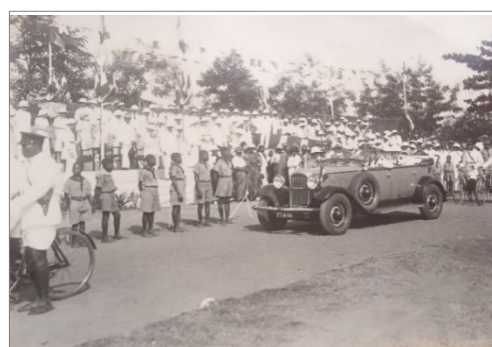


Photo. 6 - Une vue des manifestations du 14 juillet 1936 à Lomé. On voit des policiers avec des vélos
(Archives nationales du Togo-Lomé)

²³ A l'époque "agent spécial" et officier de réserve.

²⁴ D'avril 1934 à juillet 1935, le lieutenant Massu organisa une campagne de « pacification » contre les Konkomba très turbulents. Même s'il n'y a pas eu de combats, Massu prit le temps de confisquer trois tonnes de pointes et de couteaux qui furent fondus à Sokodé, de détruire méthodiquement les strophantus, plantes de la famille des Apocynées utilisées comme poison. Cet événement est l'origine de la légende « des pouces coupés » (Gayibor, 1987).

²⁵ ANT-Lomé, 2 H 37. Service d'hygiène. Rapport a/s accident mortel camion contre moto à Nuatja. 1^{er} mai 1931.

²⁶ ANT-Lomé, 2 E 36. Police - Sûreté Nationale. Correspondance et rapports et renseignements sur une collision entre l'auto de Costarramone et le cycliste Ranson. 1933.

²⁷ Il est de 16 en 1938. Cf. ANT-Lomé, Journal officiel du Togo, 1956/ N° 246, p. 303.

²⁸ Le prix des produits importés connut une augmentation qui se situait entre 50 et 150 %.

²⁹ Il y avait également les menuisiers Paul Gbadoé, Joseph Adjete, les bijoutiers Thompson, Lucas Senaya, les exportateurs de coprah Octaviano Olympio et Emmanuel Ajavon. Cf. ANT-Lomé, 2D 318, Chambre de commerce d'agriculture et d'industrie. Correspondances demandant les renseignements commerciaux sur le Togo et renseignements généraux d'ordre économique : Statistique d'importation et d'exportation. 1930, 1934.

bicyclettes était de 44 pour une population totale de 3.906 habitants, soit 1,13 % d'usagers³⁰.

La situation ne s'améliora qu'après la crise. On constate cela en 1938 où sur 10 services et bureaux du Territoire à Lomé, 3 disposaient d'automobiles (Services généraux du Commissariat de la République française, Service des travaux publics et du transport, Hôpital de Lomé), 6 de bicyclettes (Cabinet, Bureau des affaires administratives et économiques, Bureau des finances et de comptabilité, Service de l'enseignement) et 3 de motocyclettes (Service des douanes, Service du zootechnique, Direction de la police)³¹. L'Administration se taille la part du lion avec 2 automobiles, 4 bicyclettes et 3 motocyclettes.

Dans les années 1940, dans le cadre de l'effort de guerre, de nouvelles réglementations sur le portage et le transport par bicyclette furent adoptées. Ainsi, en 1942, le transport par main-d'œuvre réquisitionnée mis au service de l'administration fut de règle. Les porteurs étaient rétribués à 2 francs par jour, et les cyclistes, 5 francs³². Les recouvrements sur les bicyclettes passèrent de 15.495 en 1939 à 10.005 en 1940 et 10.560 francs en 1941³³. Le contrôle de l'administration dans le cercle de Tsévié, s'est traduit par l'interpellation de 118 personnes qui n'avaient pas pu s'acquitter de la taxe sur les bicyclettes³⁴. Les recettes des taxes sur les bicyclettes passèrent de 48.350 en 1943 à 50.850 francs en 1944 puis à 49.950 francs en 1945³⁵. Toutefois, malgré les mesures de sécurité, des vols de bicyclette étaient parfois signalés et jugés au tribunal, avec condamnation. Pour le contrôle de ce commerce, des autorisations spéciales devaient être demandées au bureau des douanes en ce qui concerne l'importation de bicyclettes, la commande de postes de T.S.F., de machines à coudre, etc.³⁶. Ce contrôle de l'administration sur l'utilisation des cycles va se poursuivre après la Deuxième guerre mondiale.

b. Le renforcement du contrôle administratif et l'extension de l'usage des cycles

Alors qu'on pouvait s'attendre, avec la fin de la guerre, à un allègement du contrôle administratif sur l'utilisation des cycles, ce fut le contraire. La taxe sur les bicyclettes, qui varie d'une région à une autre et d'une ville à une autre, était très élevée (Tab.2).

Il est à signaler qu'à l'époque, le commerce de bicyclette était très profitable, notamment celui qui se pratiquait entre le Nigéria et le Dahomey. En 1948, une bicyclette Raleigh achetée à 18 £ à Lagos se vendait à 25 francs CFA au Dahomey. Ce commerce de bicyclettes allait avec celui des pièces détachées et se pratiquait sur des marchés périodiques comme Adjara, Avrankou, Alara (Herlihy, 2004). La UAC, filiale de la maison Lever Brothers, qui avait des ramifications dans toute l'Afrique, était concessionnaire de la plupart des bacs appartenant à des particuliers dans tout le Togo pour la traversée des piétons, des camions, des voyageurs en automobiles, des bicyclettes, du bétail, des chiens, etc.³⁷.

Régions	Montants (francs CFA)	%
Lomé Sud	270	1,05
Tsévié	900	3,50
Aného	3 180	12,39
Lomé commune	21 300	83,04
Total	25 650	100

Tab.2 - Taxe sur les bicyclettes au Togo en 1947
(Journal officiel du Territoire du Togo 16 janvier 1947) ;
BCEAO, 1960 ; JOTT, 1945).

C'est surprenant de voir qu'en dehors de la voiture de fonction (en général un pick-up), les administrateurs recouraient encore au portage et utilisaient aussi la bicyclette. Dans sa tournée effectuée du 20 au 30 juin 1949 dans les cantons d'Atakpamé et Kpessi, Robert Cornevin, chef de la subdivision d'Atakpamé, dut bénéficier du service de

³⁰ ANT-Lomé, 2APA 23. Rapports périodiques des cercles ; cercle de Lomé. Rapport sur les tournées effectuées par Moal chef de la subdivision de Lomé au cours du mois de Janvier 1935 dans les cantons de Noépé et de l'Awe. 1935, pp.3-4.

³¹ JOTT du 1er juillet 1938, décision n° 464 portant affectation de moyens de transport, p.379.

³² ANT-Lomé, Répertoire du cercle de Bassar, Dossier 159 : TP. Etat des routes de et pistes rurales, problème de circulation, de transport, devis estimatif des travaux de construction des pistes dans le pays kpankpamba : 1932-1951.

³³ Journal officiel du Territoire du Togo, 1940.

³⁴ ANT-Lomé, 2APA 27. Cercle de Tsévié. Rapport annuel 1940-1941. Justice indigène. 1929-1974.

³⁵ ANT-Lomé, 2 APA 23. Cercle de Lomé, Rapport annuel 1940-1941.

³⁶ En 1941, il y eut une condamnation pour vol de bicyclette dans le cercle de Lomé. Cf. ANT-Lomé, KL. 217. Répertoire des Archives sur la justice. 1913-1982. Klouto ; ANT-Lomé, 2 APA 26. Cercle de Lomé. Rapport 1940-1941.

³⁷ Rapport de visite de la Mission des Nations - Unies sur le Togo sous administration britannique. Mission Awni Khaldy, 1949, 1950.

18 porteurs³⁸. S'il y avait de plus en plus d'autos et de motos à Lomé, beaucoup de gens continuaient à aller à pied ou à vélo. Les charrettes et le hamac non plus n'avaient pas disparu (Marguerat & Peléi n°13, 1992). Même les gens des grandes familles de commerçants de la ville, comme les Amegbor, Tamakloe, Shalley ou Agbeko, Ajavon, Ahyivi Doku, en dehors de leurs voitures, se faisaient transporter en hamac par leurs employés en signe de distinction sociale. On trouvait des bicyclettes équipées ingénieusement de petits moteurs par des mécaniciens africains qui attiraient l'attention de tout le monde à cause du bruit qu'elles faisaient. De Lomé-Ville à l'hôpital sur la colline de Tokoin par la route de Kpalimé, qui n'était pas goudronnée, on se déplaçait à pied ou à bicyclette (Marguerat & Peléi, 1992).

Un autre utilisateur de la bicyclette à signaler fut les services postaux. Au début des années 1950, dans tous les bureaux de poste du Territoire, en plus des courriers piétons, il fut institué des courriers par bicyclette entre le Togo, la Gold Coast et le Dahomey, dans les cercles d'Aného, de Sokodé, de Lama-Kara et de Mango (Guernier & Froment, 1951). Le transport était assuré par un courrier cycliste payé à 150 francs par mois. La valeur d'une bicyclette neuve à Sokodé était de 900 francs au minimum. Cependant, des retards arrivaient des fois dans les correspondances lorsque la bicyclette tombait en panne (Tchakoura, 2019)³⁹.

Chez les populations autochtones, les bicyclettes consacraient, par-dessus tout, la présence de l'argent liquide. En effet, dans les régions rurales du Sud, où c'est en fonction des rentrées de numéraires, dues à la vente des récoltes, que s'effectuaient les achats d'objets manufacturés ; les signes extérieurs de richesse se traduisaient non seulement par les toits en tôle ondulé, les pagnes, mais aussi par les bicyclettes (Tricart & Kolb, 1958). En dehors, des marques anglaises comme Raleigh ou Hercules, de couleurs noires et plus lourdes, qui étaient toujours les plus

prisées, il y avait également des françaises comme Cazenave, Peugeot ou Terrot, qui étaient plus légères et de couleurs vives (Vacquier, 1950). Leur prix variait suivant les marques. Une Peugeot coûtait à peu près 3.000 à 4.000 francs CFA (Marguerat & Peléi, 1992). C'est dans les quartiers de Lomé notamment à Bè (où il y avait la plus forte proportion de ces travailleurs), Kpéhénou, Lom-Nava, Bassadji (Marguerat & Pelel, 1993), qu'on trouvait des artisans mécaniciens. Les autres ateliers de réparation à visiter étaient ceux du garage central administratif, de la SCOA, de la CFAO, Gentour, Garage Nègre, de la S.G.G.G, de la UAC⁴⁰.

Dans le contrôle de cette activité, à partir de 1952, il est disposé que « tout possesseur de bicyclette est tenu d'acquitter du montant de la taxe au début de chaque année, ou en cours d'année s'il a acquis son véhicule après le 1er janvier » (Art.1 et Art.2). Sont exemptées les bicyclettes possédées par les administrations et services publics (civils ou militaires)⁴¹. Or, la même année, la motocyclette 250 cm³, marque BSA est vendue à Lomé à 77.200 francs CFA par la CFAO⁴². Les personnes qui ne pouvaient pas aller acheter ces engins dans les grands magasins, le faisaient dans les boutiques appartenant à des Yorouba (ou Nago) et contenant des marchandises variées en plastique ou en métaux venant des usines de la sous-région et exposés souvent à la devanture et à l'intérieur. Parmi ces produits, transportés souvent par colportage dans une voiture, derrière un vélomoteur ou parfois même sur une simple bicyclette, on trouve des pièces détachées de cycles importées du Nigeria, de la Gold Coast (futur Ghana) et du Libéria et qui étaient vendues par les femmes de cette communauté (Bilao, 2013)⁴³.

A l'intérieur du Territoire, les cycles constituèrent davantage une attraction et furent très sollicitées. En pays kpankpamba (Konkomba), l'instituteur Robert Nanamalé Gbégbéni, revenu en 1954 de France où il avait été envoyé par le commandant de cercle de

³⁸ ANT-Lomé, 2 APA 61. Rapport de tournée effectuée du 20 au 30 juin 1949 dans les cantons d'Atakpamé et Kpessi, Robert Cornevin, administrateur-adjoint, chef de subdivision.

³⁹ ANT-Lomé, 1J. 55. Direction des P.T.T: Correspondances relatives au fonctionnement du courrier postal et du coût des expéditions ci-joints tarifs établis par la compagnie des Chargeur-Réunis, 1939.

⁴⁰ ANT-Lomé, 2 APA 435. Klouto. Service des T.P. Energie. Annuaire des téléphones des cercles, 1956.

⁴¹ ANT-Lomé, 2APA 31 Add. Tsévié. Affaires Politiques. Assemblée Représentatives du Togo. Délibération sur la taxe sur les vélos. Arrêtés clôturant les sessions extraordinaires de l'Assemblée Représentative. 1948, 1952.

⁴² ANT-Lomé, 2APA. 121. Klouto. Contribution Directe. Désignation des membres de la commission des contributions directes et de vérification de la caisse. 1950. 1956.

⁴³ Djatho Touka Magloire, 71 ans, Infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

Bassari, Pierre Ottavy, pour un stage de perfectionnement en enseignement d'une durée de 5 mois, soulevait l'enthousiasme dans le cercle avec une moto bécane de marque Terrot (Agba, 2002). Etant le tout premier dans la région, on savait reconnaître de loin l'approche de sa prodigieuse machine, au grondement du moteur. Et au passage, les enfants émerveillés sortaient sur la route en criant de joie (Nikabou, 2013)⁴⁴. Dans la région de Sokodé-Kara, Ismaila Iraoussa, fut un de ces commerçants yorouba ou Nago qui fit à l'époque le commerce de vélo compte tenu de sa forte demande. Installé à Kétao, il allait acheter les pièces à Shaki au Nigéria en passant par Sème au Dahomey (actuel Bénin). Après achat, les vélos sont démontés et emballés pour le Togo où, à l'arrivée, les pièces sont remontées avant la vente⁴⁵. Dans la même région, il y a le commerçant El Hadj Tafa Sanni⁴⁶. Sous la supervision de son grand frère El Hadj Tidjani Douroudjayé, domicilié à Kouméa en 1952, il allait au début à vélo vendre dans les marchés périphériques de Niamtougou, de Kétao et de Pya de petites culottes qu'il cousait lui-même. Il s'acheta ensuite une moto et créa trois boutiques dans ces localités avant de s'installer à la fin à Kara⁴⁷. A Kara, Akouyo Cécile Looky émerveillait toute la population de la ville, surprise de voir une dame aller à vélo. Elle fut d'ailleurs surnommée « la dame au vélo-dame »⁴⁸. Dans la même ville, on peut citer Edmond de Souza, un agent de santé reconverti dans le commerce. Gérant de la SGGG au début, il s'installa ensuite en privé et faisait le commerce des articles dans l'informel tels que les pneus de vélos, les pagnes hollandais et autres. Il créa même une compagnie de transport en commun pour les marchés environnants⁴⁹.

Au fur et à mesure que le commerce et l'utilisation des cycles prenaient de l'importance, les taxes fixées augmentaient aussi. En 1957, une taxe trimestrielle de l'ordre de 100 francs CFA fut instituée sur les bicyclettes (Tsigbe, 2009). Le nombre de bicyclettes

taxées s'élève alors à 2.256 à Aného, 1.200 à Kpalimé et 10.000 à Lomé. Il faut signaler que le chiffre de Kpalimé devait être plus élevé que cela à cause du nombre important de bicyclettes non déclarés dues à la proximité de la frontière du Ghana d'où revenaient souvent des migrants de main-d'œuvre temporaire travaillant dans les plantations du Ghana avec de l'argent liquide en livres pour payer leurs impôts et des bicyclettes (Tricart & Kolb, 1958). Pour l'ensemble constitué de motos, de scooters et de cyclomoteurs, le nombre est passé de 59 en 1957 à 84 en 1958 et à 100 en 1959. Il est respectivement de 138, 250 et 281 pour les voitures de tourisme, 21, 93 et 52 pour les voitures commerciales et 149, 236 et 302 pour les camions et camionnettes (Tab.3).

Par ordre de classement, c'est dans les cercles de Lomé, d'Aného et de Sokodé qu'on trouve les principaux utilisateurs des motocyclettes et de bicyclettes suivant les secteurs d'activité privé et les cercles de résidence. Leur nombre est passé de 2 en 1950 à 167 en 1956. Le cercle d'Aného occupe le premier rang pour le nombre de motocyclettes du secteur privé suivant leur genre et le cercle de résidence du propriétaire. Il est suivi de Lama-Kara avec 195, Dapango (Dapaong) 134, Atakpamé 128, Lomé 111 et Bassari (Bassar) 60. Les principaux utilisateurs de motocyclettes étaient les fonctionnaires, les employés de commerce et les commerçants.

Le nombre de motocyclettes seul a crû, passant de 7 en 1950, à 15 en 1953, 71 en 1954 et 81 en 1958. Il connaît ensuite une chute en 1959 avec 14, avec la détérioration des relations entre le Togo et le Ghana commencée depuis l'accession de ce dernier à l'Indépendance en mars 1957. Toutefois, les échanges demeurèrent forts dans le domaine des importations de cotonnades et des engins roulants de marques britanniques et américaines. On en veut pour preuve le nombre de motos, de scooters et de

⁴⁴ Tehoul Biyir, Instituteur, Inspecteur de l'enseignement primaire, préfet à la retraite, 90 ans, entretien réalisé le 4 novembre 2021 à Guérin-Kouka (Tila 2022).

⁴⁵ Felindou Ayoubou, 82 ans, ferrailleur mécanicien, entretien à Kétao, le 27/07/2022.

⁴⁶ Il fut successivement président de l'équipe de football Landja Club et son président d'honneur, présidents des présidents d'honneurs d'ASKO en 1987. Elu Président d'ASKO le 1er septembre 1990 (N'Kassibou, 2012).

⁴⁷ Djatho Touka Magloire, 71 ans, Infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

⁴⁸ Djatho Touka Magloire, 71 ans, Infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

⁴⁹ Djatho Touka Magloire, 71 ans, Infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

cyclomoteurs immatriculés qui connaît une forte augmentation. Il passa de 300 en 1957, 384 en 1958 à 484 en 1.959 (BCEAO, 1960)⁵⁰.

Si à l'époque, le prix du vélo homme pouvait valoir 13.000 francs CFA pour un SMIG de 27,50 francs CFA⁵¹, le goût prononcé pour les marques de bicyclette les plus prisées comme Hercules et Raleigh n'a pas changé. L'importation des Hercules était le monopole des maisons françaises CICA et SGGG alors que Raleigh, celui de UAC. La préférence des gens pour les deux marques s'explique par la robustesse et la solidité des cadres et de leurs porte-bagages de ces engins pour le transport des bagages, la résistance de leurs chaînes de roulement et de leur boîtier à billes⁵².

Sur le plan administratif, ceux qui avaient droit aux motos étaient les adjoints aux commandants de cercles, les chefs de services déconcentrés⁵³. Les utilisateurs de l'administration étaient nombreux : commis et cadres de l'administration, cadres des circonscriptions administratives, agents chargés d'enquêtes agricoles, vagemestres des offices des postes et télécommunications, cadres des directions des travaux publics (contremaitres et secrétaires), chefs cantonniers pour la supervision des cantonniers (entretiens routiers, chargés des courriers des commandants de cercles entre les zones d'influents chefs et des bases de grandes endémies, police, etc. Aux marques de moto, il faut ajouter la motobécane (mobylette mono place et biplace) et la Vespa⁵⁴.

A l'Indépendance, c'est-à-dire en 1960, la dépendance du Togo du Ghana en importation de cycles était très forte. Sur un total de 5.027 véhicules importés du Ghana par le Togo, on compte 814 bicyclettes et motocyclettes, soit 16,19 %, contre environ 4.600 véhicules et de nombreux véhicules du parc automobile immatriculés au Ghana et au Dahomey (Mally, 1961 ; BCEAO, 1960). Le Premier

ministre, Sylvanus Olympio, n'a pas manqué de le signaler dans un de ses discours tenu le 28 juillet 1961 où il mettait en lumière les efforts faits par son gouvernement pour réduire la propension des Togolais à acheter les produits du Ghana (Mally, 1961). En plus, c'est grâce aux moyens de transport modernes, notamment l'automobile et le train que les produits importés, qui arrivaient pour la plupart, par le wharf de Lomé et par les frontières terrestres (par la douane ou par contrebande), atteignaient les populations de l'intérieur. Dans ce commerce, il n'est pas à négliger le poids économique important des femmes togolaises revendeuses de tissus et autres produits, les « Nana Benz »⁵⁵. Toutefois, dans les centres urbains, rares étaient les femmes qui allaient à vélo, sauf quelques élèves filles issues des familles nanties.

Profession de l'utilisateur	Nombre	%
Fonction publique	30	9,06
Employés de commerce	48	14,50
Fonctionnaires	168	50,75
Artisans	25	7,55
Commerçants	22	6,64
Transporteurs	8	2,41
Entreprises industrielles	-	-
Particuliers	25	7,55
Non déclarés	5	1,51
Total	331	100

Tab.2 - Taxe sur les bicyclettes au Togo en 1947
(Journal officiel du Territoire du Togo 16 janvier 1947) ;
BCEAO, 1960 ; JOTT, 1945).

CONCLUSION

Au terme de cette étude, il résulte qu'à l'époque coloniale, la bicyclette et la motocyclette, avec l'automobile, contribuèrent, par leur utilisation, à changer les modes de vie des populations africaines et l'économie de leurs pays. Ces engins remplacèrent progressivement sans les faire disparaître totalement

⁵⁰ ANT-Lomé, 2 D 482. Ministère du commerce, de l'industrie, de l'économie et du plan ; Service de la statistique générale du Togo. Inventaire économique du Togo, 1958.

⁵¹ En 1956, le commandant p.i. du cercle de Klouto se plaignait de ne plus avoir ni vélos à moteur auxiliaire, ni bicyclette ordinaire. Cf. ANT-Lomé, 2APA. 121. Klouto. Contribution Directe. Désignation des membres de la commission des contributions directes et de vérification de la caisse. 1950. 1956.

⁵² Djatho Touka Magloire, 71 ans, Infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

⁵³ Djatho Touka Magloire, 71 ans, infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara.

⁵⁴ Djatho Touka Magloire, 71 ans, infirmier d'Etat de l'ENAM, Technicien supérieur de santé publique, Expert national de lutte contre l'onchocercose, Entretien le 28/07/2022 à Kara. Vespa est une marque et une ligne de scooters brevetée le 23 avril 1946 par la société Piaggio & Co, S.p.A. Le nom de Vespa, qui signifie « guêpe » en italien, a été choisi par Enrico Piaggio en découvrant le prototype du modèle. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Vespa>. Consulté le 22/12/2022 à 06:05.

⁵⁵ Elles qui pouvaient s'offrir une voiture de marque, notamment les Mercedes Benz, d'où ce surnom.

les modes de transport que sont la marche, le hamac et le cheval et procurèrent certains avantages concrets à leurs utilisateurs. Ces moyens de transport, introduits au Togo à l'époque allemande, entrèrent dans les habitudes des populations autochtones et furent utilisés à la fois par les Africains et les Européens. Dans leur majorité et en guise de distinction sociale, Allemands et notables africains continuaient à voyager dans des hamacs transportés par quatre porteurs, ou bien à cheval, quand c'était possible. Les chemins de fer devaient connecter les régions du Territoire où il existait effectivement quelque chose à transporter et où il y avait des voies praticables. En dehors des voyages, le transport des courriers postaux, la circulation urbaine à l'intérieur du pays et l'accès aux champs ruraux, le vélo était utilisé également pour la course, la motocyclette, qui, elle, a besoin du carburant pour les voyages plus longs. Cela montre qu'à l'époque, le système ancien de portage auquel s'adonnaient beaucoup de personnes a survécu aux systèmes modernes de transport. Au temps français, avec l'essor économique, l'encadrement administratif et le développement routier et urbain du Territoire, le portage régressa, puis disparut, mais pas totalement, au profit de la bicyclette et de la motocyclette. La commercialisation de ces engins, qui était assurée par les maisons de commerce européennes spécialisées dans l'import-export était presque monopolisée par les maisons britanniques comme John Holt et Cie, qui disposaient de relais à l'intérieur du Territoire formé de succursales et des commerçants haoussa et nago originaires du Nigeria, du Togo, du Niger et du Ghana voisin, mais également des Syro-Libanais. C'est à Lomé et à Atakpamé qu'on trouvait le plus grand nombre de bicyclettes. Au nord, à cause de la carence et du faible pouvoir d'achat de ses populations, la bicyclette, très étonnant, était le moyen de transport et de déplacement le plus utilisé. Mais, la majorité de la population africaine et certaines gens pourtant plus aisées se contentaient de la marche, de la bicyclette et rarement de la motocyclette. A part les missionnaires, qui contribuèrent les premiers et beaucoup à faire connaître la bicyclette, les autres principaux acheteurs et utilisateurs de ce moyen de déplacement étaient des administrateurs, des notables, des chefs de canton et des paysans, ainsi que des enseignants et des élèves, qui formaient un modèle de consommation envié. Jusqu'à 1960, la

motocyclette et surtout la bicyclette, dont le nombre s'est accru et l'utilisation s'est multipliée au Togo, participèrent aux transformations de la société togolaise suivant les régions, mais également à celles de l'économie du territoire et au déploiement de l'administration coloniale.

Bibliographie

Archives nationales du Togo (ANT)-Lomé

2 APA. Répertoire des cercles. Affaires politiques et administratives

❖ *Répertoire du cercle d'Atakpamé*

1. Rapport de voyage du capitaine Kling de Lomé à Bismarckburg (Adélé). Traduit de l'allemand. 1891.
61. Rapport de tournée effectuée du 20 au 30 juin 1949 dans les cantons d'Atakpamé et Kpessi par Robert Cornevin, du 7 au 11 mars à Nuatja - Akébou, Akposso. 1949.

❖ *Répertoire du cercle de Lomé*

23. Rapports périodiques des cercles. Cercle de Lomé. Rapport sur les tournées effectuées par Moal chef de la subdivision de Lomé au cours du mois de janvier 1935 dans les cantons de Noépé et de l'Awe. 1935, 7 p.
26. Rapport 1940-1941.

❖ *Répertoire du cercle de Klouto*

121. Klouto. Contribution Directe. Désignation des membres de la commission des contributions directes et de vérification de la caisse. 1950.
435. Klouto. Service des T.P. Energie. Annuaire des téléphones des cercles. 1956.

❖ *Répertoire du Cercle de Tsévié*

27. Rapport annuel 1940-1941. Justice indigène.
31. Add. Tsévié. Affaires Politiques. Assemblée Représentative du Togo. Délibération sur la taxe sur les vélos. Arrêtés clôturant les sessions extraordinaires de l'Assemblée Représentative. 1948, 1952.

❖ *Sous série 2D. Affaires économiques. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie*

67. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Statistiques concernant les automobiles et les cycles au Togo, 1924-1929.
258. Chambre de commerce, d'agriculture et d'industrie. Liste des principales entreprises du Togo et du Cameroun, 1932-1934
482. Ministère du commerce, de l'industrie, de l'économie et du plan ; service de la statistique générale du Togo. *Inventaire économique du Togo*, 1958, 137 p.
318. Chambre de commerce d'agriculture et d'industrie. Correspondances demandant les renseignements commerciaux sur le Togo et renseignements

généraux d'ordre économique : Statistiques d'importation et d'exportation. 1930 1934.

❖ *Sous- Série 2E. Police -Sûreté Nationale*

36. Correspondance et rapports et renseignements sur une collision entre l'auto de Costaramonne et le cycliste Ranson. 1933.

❖ *Sous série 3G. Travaux publics, Mines, CFT, Ports, Phares*

17. Navigation C.F.T, Wharf. Rapport à la Société des Nations au sujet de l'exploitation technique du chemin de fer du Togo sous mandat de la France. 1930-1934.

❖ *Sous série 6G. Service d'hydraulique*

4. Adduction d'eau dans les cercles de Lomé et Kloto. Rapports, correspondances, plans et photographies. 1928-1934. Récapitulation des feuilles de recensement intéressant les quartiers de la ville de Lomé en 1933.

❖ *Sous-Série 2 H. Service d'hygiène*

37. Rapport a/s accident mortel camion contre moto à Nuatja. 1er mai 1931.

❖ *Série KL. Répertoire des Archives sur la justice. 1913-1982.*

217. Kloto. Justice civile et répressive : Palabres sur les femmes, réclamation d'enfants, revendications de paternité, abandon de foyer conjugal, vols, coups et violence, blessures, viols ; condamnation des délinquants ; arrestation d'un faux monnayeur ; réclamation de dettes ; affaire Klonu ; requête du Sieur Moise Ahoufou, vol de fils téléphoniques et instruments météorologiques. 1928-1948

Rapports, Journaux officiels

Journal officiel du territoire du Togo (JOTT), 1^{er} juillet 1938

Journal officiel du territoire du Togo (JOTT), 16 novembre 1940

Journal officiel du territoire du Togo (JOTT), 16 mars 1945

Journal officiel du territoire du Togo (JOTT), 16 mars 1945

Journal officiel du Territoire du Togo (JOTT), 1^{er} juin, 1945

Journal officiel du territoire du Togo (JOTT), 16 janvier 1947

Rapport annuel du gouvernement français au conseil de la Société des nations sur l'administration sous mandat du territoire du Togo pour l'année 1926, 1927, 198 p.

Rapport de visite de la Mission des Nations Unies sur le Togo sous administration britannique. Mission Awni Khaldy, 1949, 1950.

Articles et ouvrages

Agence économique de l'Afrique occidentale française, 1922, *Le Togo*, Paris, Emile Larose, 104 p.

Ahadji A. V., 1996, *Les plantations coloniales allemandes au Togo et leur évolution de 1884 à 1939*, Paris, Université Paris VII, 620 p.

Agba Ch.K., 2002, *Le commandant de cercle à Bassar*, Haho, Lomé, 189 p.

Apoudjak W., 1988, *Les mutations sociales et économiques en Afrique en pays Tchamba de la période précoloniale à l'Indépendance*. Mémoire de fin d'études du second cycle pour l'obtention du diplôme de Maîtrise-ès-Lettres, UB - EDL, 388 p.

Barandao K., 1987, *"Mise en valeur » et changement social au Togo dans l'entre-deux-guerres (1914-1940)*, Thèse de doctorat (Régime 1984), Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 644 p.

BCEAO, 1960, *Togo : Faits et chiffres*. Paris, Direction des Etudes, 218 p.

Commissariat de la République française au Togo, *Guide de la colonisation au Togo*, Paris, Emile Larose, 1924, 188 p.

Bilao A., 2013, *Immigration et cohabitation au Togo : cas des Yorubas de Kloto du XIX^e siècle jusqu'à 1969*, Kara, Université de Kara, 94 p.

David Ph, 1996 [1997], *Une actrice de cinéma dans la brousse du Nord-Togo (1913-1914) et Baron Codelli : un inventeur au Togo*, Lomé, Les chroniques anciennes du Togo, n° 6, Editions Haho, Presses de l'U.B., Editions Karthala, 275 p.

De Souza K.Ny., 1990, *Les conditions des travailleurs togolais pendant la période coloniale allemande au Togo de 1884-1914*, Doctorat d'Histoire et Civilisation, Université Paul Verlaine - Metz, 349 p.

Frobenius L., 2002, *Le Nord-Togo en 1908-1909 selon Léo Frobenius*, Ed. Haho, Presses de l'UL, Karthala, 520 p.

Gandah Nabi H., 2004, *La Compagnie française de l'Afrique occidentale au Niger (1926-1998)* In *Outre-mers*, tome 91, n°342-343, Vichy et les colonies, pp.295-319, doi : <https://doi.org/10.3406/outre.2004.4096>https://www.pers-ee.fr/doc/outre_1631-0438_2004_num_91_342_4096

Gayibor N. L., 1987, *Le Togo sous domination coloniale*, Lomé, Presses de l'UB, 241 p.

Gbamehossou E.A., 2010, *La gestion du parc automobile de l'Etat et le déploiement administratif au Togo (1937-1992)*, mémoire de maîtres en Histoire, Lomé, UL, 159 p.

Goeh-Hakue N. A., 1999, *Atakpamé, un carrefour séculaire d'échange multi-sectoriel (du XVIII^e au XX^e siècle)*, in Gbeasor T. (dir.), *Espace, culture et développement dans la régi d'Atakpamé, Actes du colloque « Atakpamé : Espace et civilisation »* (10-12 décembre 1997), Lomé, Presses de l'UB, Collection Patrimoines n°8, pp.39-53.

Guernier E. & Froment G., 1951, *Encyclopédie Togo-Cameroun*, Paris, Editions de l'Union Française, 574 p.

Herlihy V.D., 2004, *Bicycle: The history*, New Haven, Yale University Press, 480 p.

Images et Mémoire. Bulletin n°30 - Automne 2011, 34 p.

Koffi K., 1999, *Réjouissances privées et cérémonies officielles : une histoire socio-politique de la fête à Lomé*, In Goerg O., *Fêtes urbaines en Afrique. Espaces, identités et pouvoirs*, 346 p.

Klose H., 1992, *Le Togo sous drapeau allemand (1894-1897)*, Lomé, Karthala, Editions Haho, Les chroniques anciennes du Togo n° 3, 424 p.

Kouzan K., 2017, *L'automobile au Togo sous administration*

française (1920-1960). Moyen d'intégration à l'économie coloniale et symbole d'accès à la modernité, in *Outre-Mers Revue d'histoire*, T.105, n°394-395, *Enseignement supérieur et universités dans les espaces coloniaux*, pp.245-268.

Konga E., 2009, *Traduction de l'ouvrage intitulé : Kamina, die transcontinentale Funkstation des Kaiserreiches in Togo, 1911-1911. Eine Dokumentation in Wort und Bild* de, Sebald P. & Klein-Arendt R. *Suivie de commentaire*, Mémoire pour l'obtention du diplôme de maîtrise ès-lettres en études germaniques, option : civilisation allemande, Université de Lomé, 164 p.

Mally Th., *Discours prononcés par le président Sylvanus Olympio au cours de l'année 1961. Allocution présidentielle du 28 juillet 1961*, 1962, 74 p.

Marguerat Y. & Péléli T., 1992, « *Si Lomé m'était contée...* », *Dialogues avec les vieux Loméens*, Tome I, Lomé, 240 p.

Marguerat Y. et Péléli T., 1993, « *Si Lomé m'était contée* », *Dialogues avec les vieux Loméens*, Tome II, Lomé, Radio-Lomé, ORSTOM, Presses de l'Université du Bénin, 299 p.

Marguerat Y., 2004, *La Guerre d'août 1914 au Togo. Histoire militaire et politique d'un épisode décisif pour l'identité nationale togolaise*, Lomé, Presses de l'UL, Collection Patrimoines, n°14, 130 p.

Martet J., Lestrade Cl., Pechoux L. & Massu J., 1995, *Regards français sur le Togo des années 1930*, Lomé, *Les chroniques anciennes du Togo*, n°5, 226 p.

Nikabou B., 2013, *Histoire de vie de Robert Nanamale Gbégbéni (1933-2008)*, mémoire de maîtrise d'histoire, Kara, UK, 98 p.

N'Kassibou E., 2012, *L'association sportive de la Kozah (ASKO), une élite du football togolais de 1974 à 1996*, Mémoire de Maitrise UK, 116 p.

Sebald P., 2000, Aneho-1886-1914, in Gayibor N. (éd.) *Le Tricentenaire d'Aného et du pays guin*, pp.235-276.

Tchakoura B., 2019, *Histoire de la Poste au Togo sous domination coloniale (1885-1960)*, Mémoire de master, UK, 119 p.

Tebie M-A., 2002, *Le réseau routier togolais : du mandat français à l'indépendance (1920-1960)*, mémoire de maitrise d'histoire, Université de Lomé, 124 p.

Tricart J. & Kolb F., 1958, *Etude géographique des circuits commerciaux au Togo*, Strasbourg, 77 p.

Tchundjang P., 2020 *Monnaie, Servitude et Liberté. La répression monétaire de l'Afrique*, Éd. Ouranos, Yaoundé, Janvier 2020. Contact : ouranosgaia@netcourrier.com.

Tsigbe K.N. 2009, *Infrastructures de transport terrestres et mobilité au Togo (1920-1980)*, Thèse pour l'obtention du doctorat unique en Histoire contemporaine, Nouveau Régime, Université de Lomé, 604 p.

Westermann D., 2001, *Onze autobiographies d'Africains (1938)*, Editions Haho, Presses de L'U.B., Editions Karthala, Université du Bénin IRD (ex-ORSTOM), *Les chroniques anciennes du Togo*, n° 8. Traduction de L. Homburger (1943). Présentation de János Riesz et Y. Marguerat, Postface d'E. Mbokolo, 321 p.

Zöller H., 1990, *Le Togo en 1884*, Lomé, *Les chroniques anciennes du Togo*, Lomé, Editions Haho, 216 p. [Traduction, Kwassivi AMEGAN, Amétépé AHADJI, Commentaire Yves Marguerat.

La moto personnelle dans les villes d'Afrique subsaharienne : diffusion, usages et utilisateurs

Personal motorcycles in sub-Saharan African cities: diffusion, uses and users

Pascal POCHET & Gaëlle LESTEVEN

Laboratoire Aménagement Economie Transports - LAET (ENTPE, Université Lyon 2, CNRS) - LAET, ENTPE 3 rue Maurice Audin 69518 Vaulx-en-Velin cedex *

Résumé

Cet article analyse les dynamiques de diffusion de la moto en Afrique subsaharienne. Dans des contextes où la marche à pied est le mode le plus utilisé, accéder à une moto élargit l'accès aux ressources urbaines. La diffusion du mode se fait à la fois par l'équipement des ménages en motos pour leur utilisation personnelle et par le développement de services de motos-taxis qui en élargit le cercle des utilisateurs. Compte tenu du coût de la voiture et de la place marginale laissée à la bicyclette, la moto représente la principale alternative aux transports publics traditionnels. Cet article souhaite apporter des éclairages sur la dynamique de diffusion des motos, leurs usages et leurs utilisateurs, en s'intéressant particulièrement aux usages personnels de la moto.

A partir d'analyses secondaires de diverses enquêtes, les résultats soulignent une variation forte des taux d'équipement des ménages en motos entre régions d'Afrique subsaharienne. C'est en Afrique de l'Ouest et dans les pays voisins d'Afrique centrale qu'ils sont les plus élevés. La diffusion est perceptible en Afrique de l'Est et marginale en Afrique australe. Dans les pays les plus pauvres, les taux d'équipement sont plus élevés en ville que dans les campagnes. C'est l'inverse dans les pays à revenu intermédiaire. Les analyses d'enquêtes menées à Dakar et à Lomé mettent en évidence des utilisateurs de la moto personnelle davantage masculins, jeunes et aisés que les usagers des transports publics ; et plus masculins et plus jeunes mais moins aisés que ceux de la voiture. La clientèle des motos-taxis est davantage féminine. Ces analyses confirment une différenciation sociale dans l'usage des modes de transport déjà visible dans des enquêtes mobilité plus anciennes.

Mots-clés

Moto personnelle, moto-taxi, équipement des ménages, usage, Afrique subsaharienne.

Abstract

This article analyses the dynamics of motorcycle diffusion in sub-Saharan Africa. Motorcycles are playing an important role in Sub-Saharan African cities. In contexts where walking remains the main mode of transport, owning a motorcycle increases access to urban resources. The number of households owning a motorcycle for personal use is increasing, whereas motorcycle-taxi services are developing fast. Given the cost of the car and the marginal role of the bicycle, the motorcycle is the main alternative to conventional public transport. This research sheds light on the dynamics of motorcycle ownership and their uses, with a particular focus on personal motorcycle use.

Based on secondary analyses of various surveys, the results highlight a strong variation in motorcycle ownership rates between regions and between urban and rural areas. Motorcycle ownership is highest in West Africa and in neighboring Central African countries. The spread of motorcycles is emerging in East Africa but remains marginal in Southern Africa. In the poorest countries, motorcycle ownership rates are higher in urban areas than in rural areas. The reverse is true in middle-income countries, where urban middle and upper classes can afford a private car. Analyses of mobility surveys in Dakar, Senegal, and Lomé, Togo, show that personal motorcycle users are more male, younger, and wealthier than public transport users, and more male and younger but less wealthy than car users. Motorcycle-taxi users are more female. These analyses confirm a social differentiation already visible in older mobility surveys.

Keywords

Personal motorcycle, motorcycle-taxi, household ownership, use, sub-Saharan Africa.

* pascal.pochet@entpe.fr, gaele.lesteven@entpe.fr

INTRODUCTION

Employés pour un usage personnel ou à des fins commerciales, les motocyclettes, scooters et cyclomoteurs tiennent un rôle de plus en plus important dans les systèmes de mobilité des villes d'Afrique subsaharienne. A l'heure où les projets de lignes de transports massifiés (métro, BRT, lignes ferroviaires suburbaines) se multiplient, ce sont les motos qui peuplent de plus en plus les artères des villes. Habiles à se faufiler entre les véhicules à quatre roues sur les axes routiers congestionnés, les motos sont aussi les seuls véhicules desservant l'intérieur de certains quartiers périphériques, enclavés ou aux voies d'accès fortement dégradées. L'importance de la place prise par la moto se repère au rôle qu'elle joue dans la mobilité et l'accès des populations à la ville. Elle est également visible à son poids économique, lié au développement des services de motos-taxis.

Dans des contextes où la marche à pied demeure le mode le plus répandu mais ne permet pas d'assurer une mobilité à l'échelle de la ville, posséder une moto élargit le champ spatial et des ressources urbaines indispensables à la vie quotidienne. En premier lieu, l'accès à l'emploi s'en trouve facilité. C'est aussi le cas pour l'accès aux services urbains, que ce soit pour les soins, l'éducation, ou l'approvisionnement en produits de toute nature. Recourir à la moto permet également d'entretenir, voire d'élargir, le réseau de sociabilité, facteur très important d'insertion économique et sociale dans les villes africaines. Posséder sa propre moto constitue une étape importante dans l'acquisition d'une mobilité individuelle motorisée. Compte tenu de la difficulté d'accéder financièrement à la voiture et de la place marginale laissée à la bicyclette, la moto représente la principale alternative aux transports en commun traditionnels. Ces derniers se caractérisent par des temps de trajet longs et irréguliers, un manque de confort et la fatigue induite par un usage régulier. Echanger le prix du ticket contre le coût du carburant ne représente pas une mauvaise opération, dès lors que l'acquisition du véhicule est assurée. Mais cette opportunité est loin d'être offerte à tous, lorsqu'elle équivaut à plusieurs mois ou à un an de revenus d'activités et que les capacités d'épargne sont faibles.

L'essor spectaculaire des motos-taxis tient en partie à cette limite financière qui freine l'acquisition de motos pour un usage personnel. Les services de motos-taxis ouvrent l'accès à la moto au plus grand

nombre, même s'ils ne sont pas toujours bon marché à l'usage (Diaz Olvera & al., 2015). La moto constitue un moyen de subsistance pour les conducteurs de motos-taxis (Diaz Olvera & al., 2020a), mais également pour tous les métiers (entretien, réparation notamment) qui se sont développés du fait de la croissance du parc. Dans un contexte de fortes difficultés d'accès à l'emploi chez les jeunes adultes, exercer le métier de conducteur de moto-taxi attire de plus en plus d'hommes. Dans une grande ville, cette activité peut créer des dizaines de milliers d'emplois (Godard & Ngabmen, 2002, Guézéré, 2021, Sahabana, 2006), à tel point qu'elle représente l'une des premières sources d'activité économique, comme cela est observé dans les villes béninoises (Agossou, 2003) ou à Lomé (Diaz Olvera & al., 2020a). Par les revenus que sa mise en exploitation génère, la moto est également une source de revenus pour son propriétaire. Les importations massives de motos chinoises en pièces détachées, relativement bon marché, ont contribué à renforcer la rentabilité de l'activité et à étendre son aire d'influence. La présence de motos-taxis est attestée dans plus de la moitié des villes de 100 000 habitants et plus au milieu des années 2010 (Diaz Olvera & al., 2020a).

La moto étend son emprise dans les villes africaines. À quelles échelles géographiques se déploie-t-elle, selon quels ressorts et pour quelles conséquences économiques et sociales ? Différentes zones d'ombre demeurent, que l'on considère la taille et l'état du parc et sa diffusion dans les différentes régions d'Afrique subsaharienne, le développement des usages personnels et commerciaux, les représentations sociales qu'elle suscite et la place qu'elle occupe dans les sociétés urbaines.

À partir de résultats d'enquêtes mis en perspective, cet article souhaite apporter des éclairages et contribuer au débat sur les dynamiques différenciées de motorisation motocycliste et leurs ressorts économiques et sociaux. La plupart des études récentes sur la moto en Afrique subsaharienne s'intéressent aux motos-taxis. Aussi souhaitons-nous orienter ce travail vers les utilisateurs et les usages de moto personnelle, car ils contribuent également à l'extension des pratiques du deux-roues motorisé. Après avoir présenté les données utilisées (I), deux éclairages empiriques sont apportés. Le premier (II) propose une vision large de l'état de la diffusion en Afrique subsaharienne à l'aide des taux d'équipement

des ménages en motos ; le second (III) étudie les profils des utilisateurs de la moto et leurs usages dans deux villes contrastées en termes d'usages de ce mode de déplacement.

I. DONNEES

Cette étude s'appuie sur des analyses secondaires de différentes bases de données :

- Des enquêtes DHS (Development and Health Surveys) et MIS (Malaria Indicator Survey) de l'Agence des États-Unis pour le Développement International (USAID)¹ pour mettre en évidence les variations et les évolutions de taux d'équipement des ménages en motos en Afrique subsaharienne ;
- Des enquêtes sur la mobilité quotidienne pour mieux cerner les utilisateurs de la moto, dans une ville où elle est répandue, Lomé (Togo), et dans une ville où elle est plus marginale, Dakar (Sénégal).

a. Possession de la moto : enquêtes DHS et MIS

Le recours aux résultats des enquêtes DHS et MIS vise à pallier le manque, généralisé en Afrique subsaharienne, de données administratives sur les parcs de motos et les taux d'équipement des ménages en véhicules à deux roues. Centrées sur la santé, les enquêtes DHS et MIS sont représentatives après pondération. Les informations qu'elles révèlent permettent de dresser un panorama des différences de taux d'équipement des ménages en moyens de transport entre pays. Les enquêtes DHS et MIS sont menées avec une périodicité variable selon les pays². Elles permettent néanmoins d'appréhender l'évolution des taux d'équipement des ménages en motos (Minang, 2020). La question est la suivante : « Est-ce qu'un des membres du ménage possède une motocyclette ou un scooter ? ». Elle n'exclut pas *a priori* les ménages dont l'un des membres utilise sa propre moto comme moto-taxi.

Cette base de données, interrogeable en ligne, permet de connaître le taux d'équipement des ménages en motos au niveau national, et également

en milieu urbain et rural, ainsi que pour la capitale ou ville principale du pays. Il faut toutefois noter certaines limites inhérentes aux données utilisées, qui appellent à une certaine prudence sur la comparabilité des taux d'équipement et sur les interprétations que l'on peut en tirer :

- La taille moyenne des ménages pouvant être différente d'un pays à l'autre, ces taux d'équipement ne peuvent être utilisés pour évaluer l'accès individuel aux motos au sein de la population.
- La définition des zones urbaines adoptée dans ces enquêtes peut varier d'un pays à l'autre. Elle est construite autour d'un seuil de population minimale pour définir des communes ou pôles considérés comme urbains (5 000 ou 10 000 habitants, parfois moins, parfois plus comme au Mali)³. Il est raisonnable de penser que ces différences de définition entre pays n'entraînent pas la comparaison. Compte tenu du poids généralement important de la ou des plus grandes villes de chaque pays dans l'ensemble urbain, celui des plus petites villes reste limité de telle sorte qu'il ne bouleverse pas les ordres de grandeur observés.
- Les enquêtes mobilisées pour ce travail s'étendent sur une dizaine d'années (2010-2021). Même si les taux d'équipement évoluent lentement pour un pays ou une ville donnée, il faut garder à l'esprit que les comparaisons ne sont pas menées à date strictement identique.

b. Usages de la moto : enquêtes sur la mobilité quotidienne urbaine

Concernant l'étude des usages et des usagers de la moto et du moto- taxi, nous menons des analyses secondaires des micro-données d'enquêtes sur la mobilité (Lomé, 2011 ; Dakar, 2015). Ces deux enquêtes par questionnaire sont de nature différente.

L'enquête ménages mobilité (EMTASUD 2015⁴) a été menée dans la région de Dakar (Sénégal), peuplée de 3,3 millions d'habitants au moment de l'enquête. L'échantillon, représentatif après pondération, est

¹ <https://dhsprogram.com/>

² La différence entre les enquêtes DHS et MIS porte sur la période de collecte ; les enquêtes DHS ont lieu en saison sèche et les enquêtes MIS lors de la saison de transmission du paludisme. La méthodologie demeure la même.

³ Voir https://www.idhsdata.org/idhs-action/variables/URBAN#comparability_section, consulté le 18 juin 2022.

⁴ Enquête ménages sur la Mobilité, le Transport et l'Accès aux Services Urbains dans l'agglomération de Dakar, réalisée en 2015 (SITRASS-CUREM, 2016).

constitué de 3 176 ménages enquêtés. Au sein de ces ménages, 13 416 personnes âgées de plus de 10 ans ont été interrogées à leur domicile (SITRASS-CUREM, 2016). Entre autres informations, sont collectés l'accès aux modes de transport personnels (voiture, moto, vélo) et publics ainsi que les caractéristiques des déplacements de la veille du jour de l'enquête (heure et lieu de départ, heure et lieu d'arrivée, mode(s) utilisés). Ces informations permettent d'estimer des indicateurs tels que les niveaux de mobilité (nombre de déplacements par personne et par jour) et le budget-temps de transport individuel (somme de toutes les durées des déplacements réalisés la veille).

Cyclomoteurs et motocyclettes ne sont pas d'un usage répandu à Dakar. Notre sous-échantillon, à savoir les Dakarais qui ont utilisé la moto la veille de l'enquête, n'est pas de taille importante (154 individus) comparé aux groupes d'utilisateurs des autres modes. Toutefois, la comparaison de leurs caractéristiques avec celles des autres groupes, comme les usagers des transports publics ou les utilisateurs de la voiture personnelle, permet d'apprécier leurs traits sociaux et sociodémographiques propres, et de situer la place de la moto dans le système de mobilité dakarais.

L'enquête usagers de Lomé (Togo) a été réalisée fin 2011. La moto est moins présente dans la capitale du Togo qu'à Ouagadougou (Burkina Faso) ou Cotonou (Bénin). Elle joue cependant un rôle essentiel dans la mobilité quotidienne des Loméens, notamment du fait de la présence importante des motos-taxis, au-delà des usages personnels du mode. L'enquête se différencie d'une enquête ménages mobilité par sa nature, centrée sur les individus en situation de déplacement, et son lieu de réalisation, en ville et non à leur domicile. 1 220 utilisateurs de plus de 13 ans ont été enquêtés sur leur déplacement en cours, leurs habitudes concernant les déplacements domicile-travail ou domicile-étude, leurs caractéristiques socioéconomiques et leur accès aux modes individuels. L'enquête a été réalisée dans 35 points de l'espace public proches de nœuds de transport public (Diaz Olvera & al., 2015). Centrée sur les usagers des transports publics (motos-taxis, taxis collectifs), l'enquête n'offre pas une vision représentative de la répartition modale des déplacements dans la ville, sous-estimant la marche à

pied et les véhicules privés. L'échantillon d'individus utilisant leur moto personnelle est ici limité (78 individus), mais met en évidence des différences structurelles entre les profils des utilisateurs de moto personnelle et ceux des clients des motos-taxis (662 individus).

II. DE GRANDES DISPARITES GEOGRAPHIQUES DANS LES TAUX D'EQUIPEMENT

La mise en perspective des résultats des enquêtes DHS et MIS, analysées au niveau national, puis en distinguant les zones urbaines des zones rurales, et enfin les capitales, brosse à grands traits les caractéristiques de la diffusion géographique de la motocyclette en Afrique subsaharienne.

a. De fortes différences régionales et entre pays

Les taux d'équipement des ménages en motos varient fortement entre régions d'Afrique subsaharienne (Fig. 1). C'est en Afrique de l'Ouest que la possession de motos est la plus élevée. Plus d'un ménage sur deux en est équipé au Burkina Faso, au Bénin et au Mali, plus d'un ménage sur trois au Togo et en Guinée, plus d'un ménage sur quatre au Nigeria, tandis que ce taux se situe entre 10 et 20 % dans les autres pays d'Afrique de l'Ouest. La diffusion de la moto est importante également dans les deux pays d'Afrique centrale les plus proches de l'Afrique de l'Ouest, le Cameroun⁵ (21 %) et le Tchad (16 %). Elle demeure plus réduite dans les autres pays de la sous-région⁶. L'Afrique de l'Est connaît une relative diffusion dans trois pays, avec des taux de 11 à 13 % de ménages équipés en Ouganda, en Tanzanie et au Kenya, et des taux d'équipement faibles en Ethiopie, au Rwanda et au Burundi. Enfin, en Afrique australe, la diffusion de la moto demeure marginale, hormis en Angola (18 % de ménages équipés) et au Mozambique (10 %). Les autres pays apparaissent peu concernés par la diffusion de la moto.

Comment se répartissent les parcs de véhicules sur les territoires nationaux ? Leur diffusion est-elle indissociable des zones urbaines ? Dans quels cas est-elle observable également en milieu rural ?

⁵ Avec une diffusion depuis les provinces du nord du Cameroun (Kaffo et al., 2012, cité par Djouda Feudjio, 2014).

⁶ Nous ne disposons pas de données récentes pour la République centrafricaine.

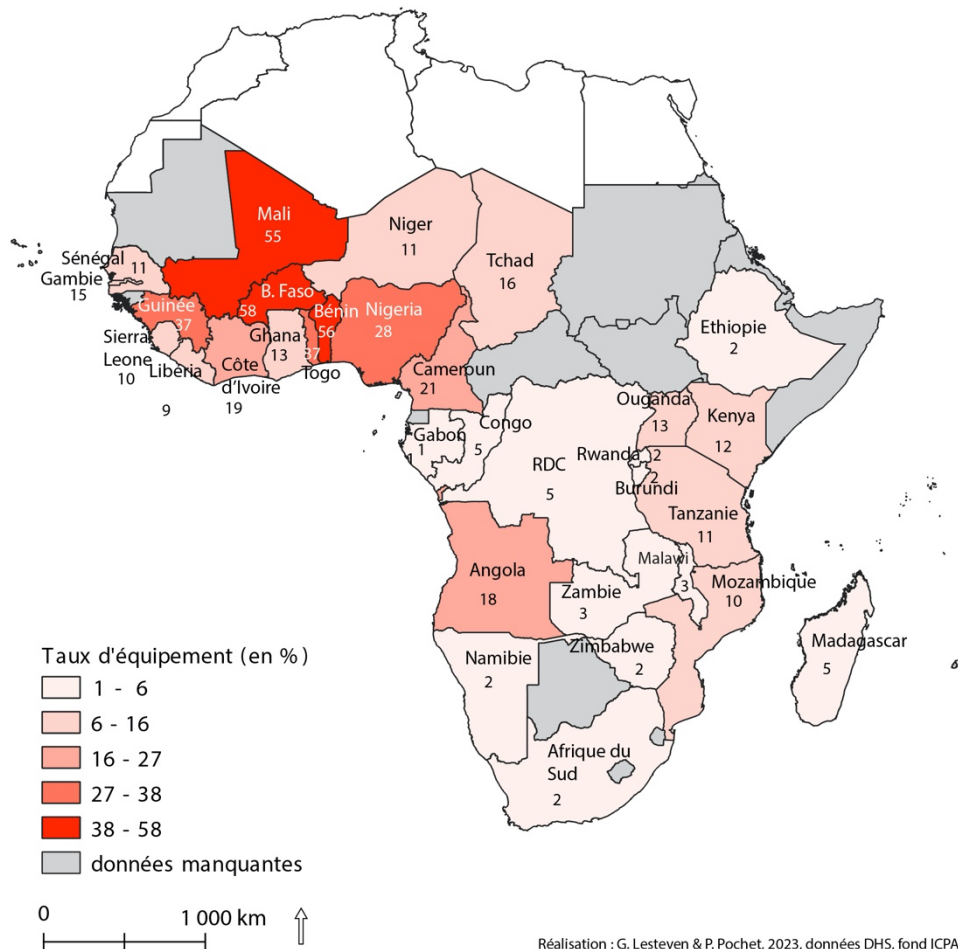


Fig.1 - Taux d'équipement des ménages en motos dans différents pays d'Afrique subsaharienne dans les années 2010*

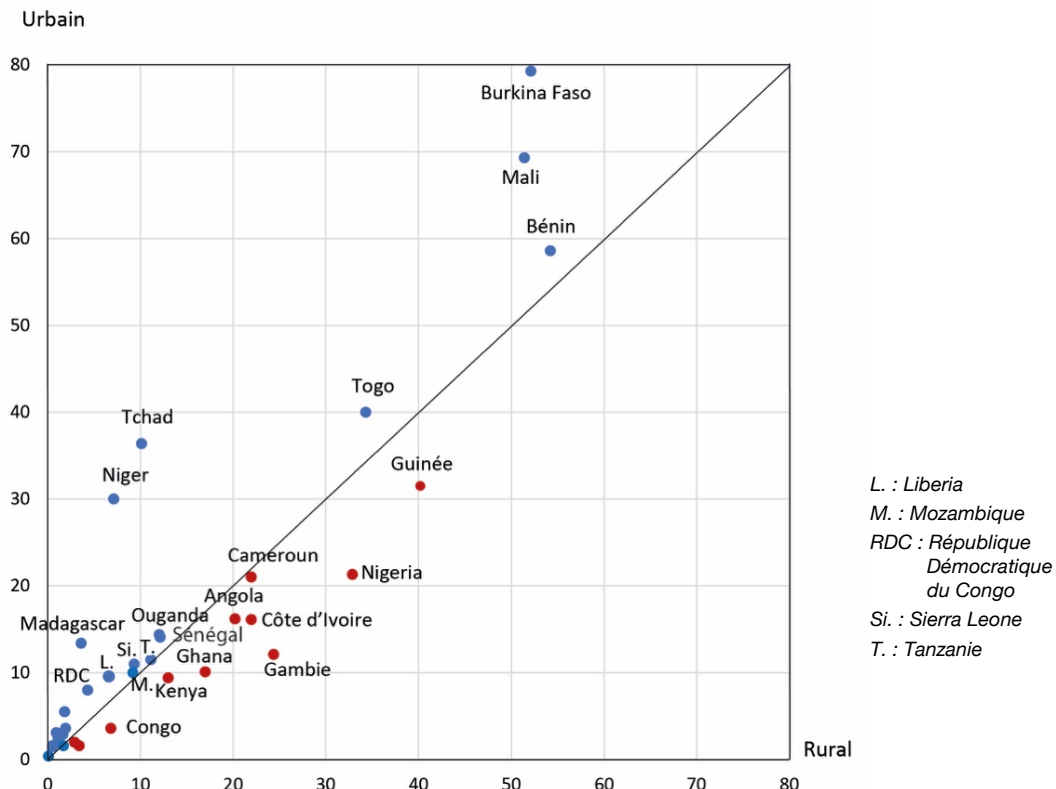
* Seuls sont représentés les pays qui disposent d'une enquête DHS ou MIS réalisée entre 2010 et 2021.

b. Des taux d'équipement plus élevés en milieu urbain

Pour analyser les positions relatives des différents pays en croisant les taux d'équipement en zones rurales et urbaines (Fig.2), il est utile de les situer par rapport à la diffusion de la voiture, d'une part, et à celle de la bicyclette, d'autre part. Dans la grande majorité des pays, la possession de voiture par les ménages est plus élevée en ville qu'en milieu rural, et, au sein de l'ensemble urbain, plus marquée dans les capitales, lieux de concentration relative des richesses. À l'inverse, le modèle de diffusion de la bicyclette est marqué par son caractère plus rural que citadin. Dans les capitales, où la représentation sociale dominante du vélo est négative et renvoie à une image de pauvreté (Diaz Olvera & al., 2002), le taux d'équipement des ménages est généralement plus bas que dans les autres parties du territoire.

La motocyclette, véhicule intermédiaire entre la

bicyclette et la voiture, mais dotée de performances spécifiques, se caractérise par des tendances de diffusion géographique propres. Les pays dont les taux d'équipement sont les plus élevés, en urbain comme en rural, sont ceux pour lesquels l'utilisation de la moto comme mode de transport personnel est déjà ancienne, comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger (Diaz Olvera & al., 2002). Au Niger, les services de motos-taxis se sont également développés lors des dernières décennies (Dillé, 1998) de même qu'au Tchad (Mahamat Hemchi, 2015). Les taux d'équipement sont élevés également dans des pays où l'usage personnel de la moto se double d'usages commerciaux et où les motos sont très présentes en ville : Bénin (Agossou, 2003, Godard & Ngabmen, 2002), Togo (Guézéré, 2021), Nigeria (Ezeibe & al., 2017 ; Oyesiku, 2002), Angola (Lopes, 2008), Cameroun (Djouda Feudjio, 2014 ; Ngabmen & al., 2000), Ouganda (Evans & al., 2018 ; Kisaalita & Sentongo-Kibalama, 2007), Kenya (Ibrahim & Bize, 2018 ; Mutiso & Behrens, 2011).



Source : Enquêtes DHS et MIS. Graphique : auteurs.

Champ : Pays d'Afrique subsaharienne où une enquête DHS ou MIS a été réalisée entre 2010 et 2021.

Si plusieurs enquêtes ont été réalisées pendant cette période, seuls les résultats de l'enquête la plus récente sont présentés ici.

Lecture : Chaque point correspond à un pays.

Les pays situés au-dessus de la droite se caractérisent par des taux d'équipement supérieurs en milieu urbain. En revanche, pour les pays situés en-dessous, le taux d'équipement des ménages en motos est supérieur en milieu rural.

Les autres points, les plus proches de l'origine, au-dessus de la bissectrice représentent les pays suivants : Burundi, Gabon, Rwanda, Ethiopie, Namibie, Swaziland, Namibie, Afrique du Sud, Lesotho, Zimbabwe.

Les deux points les plus proches de l'origine, en dessous de la bissectrice, représentent la Zambie et le Malawi.

Fig.2 - Taux d'équipement des ménages en motos en milieu urbain et milieu rural dans les années 2010

Les positions de la Guinée et de la Tanzanie sont le résultat d'une croissance plus récente, depuis 2010 pour la Guinée (Kourouma & al., 2019), et le courant des années 2000 pour la Tanzanie (Starkey, 2016). L'essor de l'activité de motos-taxis y joue un rôle essentiel.

La position des différents pays de part et d'autre de la bissectrice est intéressante (Fig.2). Elle suggère que le poids des déterminants économiques sur l'équipement (ou le non-équipement) des ménages en motos est important. Dans les pays classés parmi les

plus pauvres du continent⁷, à l'exception de la Guinée et de la Gambie, les taux d'équipement en motos sont plus élevés en ville que dans les campagnes. Le revenu apparaît plus discriminant encore dans les zones rurales des pays les plus pauvres. Selon cette interprétation de nature économique, c'est parce que les revenus des ménages ruraux sont trop bas pour permettre d'acquérir des motos que les taux d'équipement se situent en retrait de ceux observés dans les villes.

La situation diffère dans un certain nombre de pays à revenu intermédiaire, comme la Côte d'Ivoire, le

⁷ Les pays les plus pauvres (classés par la Banque mondiale comme les pays à bas revenus) sont les pays dont le revenu national brut par habitant est égal ou inférieur à 1 045 dollars en 2020. Parmi les 27 pays qui entrent dans cette catégorie, 23 se situent en Afrique subsaharienne (<https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>, consulté le 18 juin 2022). Pour 17 d'entre eux, nous disposons de données DHS pour la décennie 2010 : Burkina Faso, Burundi, Gambie, Guinée, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mozambique, Niger, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Sierra Leone, Somalie, Tchad, Togo.

Kenya, le Ghana, ou encore l'Angola. Les taux d'équipement y sont moins élevés en milieu urbain qu'en milieu rural. Cela n'exclut pas un développement de l'usage de la moto en ville, qui passe fréquemment par le développement de services de motos-taxis. C'est le cas des grandes villes secondaires, comme Bouaké en Côte d'Ivoire (Kassi-Djodjo, 2013), Huambo en Angola (Lopes, 2008), Kisumu et Nakuru au Kenya (Mutiso & Behrens, 2011), Thiès et Kaolack au Sénégal (Ndao & Lombard, 2020). La position du Cameroun, proche de la bissectrice, traduit un usage généralisé de la moto personnelle dans les villes (accompagné du développement des motos-taxis), comme dans les campagnes.

En Afrique de l'Ouest, principale aire de diffusion des deux-roues motorisés, la comparaison des taux d'équipement en motos et en voitures dans les capitales permet de mieux situer la diffusion de la moto. Les capitales où les taux d'équipement en motos sont nettement supérieurs aux taux d'équipement en voitures sont celles de pays à bas revenus comme le Bénin, le Togo, le Burkina Faso, le Mali, le Niger, ainsi que le Tchad voisin. Dans le cas de Lomé, Cotonou (Bénin) et N'Djamena (Tchad), les taux d'équipement reportés par les enquêtes sont vraisemblablement amplifiés par l'usage commercial des motos. *A contrario*, les capitales des pays à revenu intermédiaire d'Afrique de l'Ouest, comme Accra au Ghana, se caractérisent par des taux d'équipement supérieurs en voitures. Les aspirations des classes moyennes et supérieures à disposer d'une voiture se concrétisent plus facilement lorsque les revenus moyens sont plus élevés. Ces observations viennent en appui d'une interprétation des différences observées en termes d'aspirations et de contraintes économiques, même si cette interprétation n'épuise pas les différences de taux d'équipement en motos observées en Afrique subsaharienne.

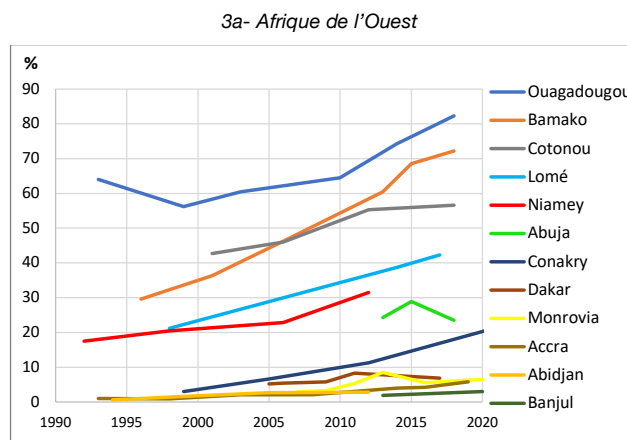
Ces analyses par type de territoire montrent que les zones urbaines et les capitales ne sont pas toujours les lieux d'une diffusion maximale des motos. Les autorités tentent de freiner le développement des motos-taxis dans les capitales, du fait de la concurrence faite aux transports publics, de leur risque routier élevé (Ehebrecht & al., 2018 ; Sahabana, 2006), et de leur contribution à la congestion routière. La question se pose de savoir quelles dynamiques suivent les capitales en matière de diffusion de la moto.

c. Quelles évolutions dans les capitales ?

Les premières enquêtes DHS et MIS datent du début des années 1990. Elles offrent un recul temporel de trois décennies sur l'équipement des ménages en motos. Le classement des capitales selon leur sous-région d'appartenance fait apparaître des rythmes d'évolution contrastés des taux d'équipement des ménages en motos.

En Afrique de l'Ouest, la région la plus équipée (Fig.3a), six capitales sur douze voient le taux d'équipement en motos progresser depuis les années 1990 : Ouagadougou (Burkina Faso), Bamako (Mali), Niamey (Niger), Cotonou (Bénin), Lomé (Togo) et Conakry (Guinée). Parmi ce groupe, les deux villes au taux d'équipement le plus haut, Ouagadougou et Bamako, sont caractérisées par un usage personnel élevé, tandis que pour les autres villes du groupe, les deux formes d'usage, commercial et personnel, sont présentes.

Fig.3a à 3d - Evolution des taux d'équipement des ménages en motocyclettes dans quelques capitales, par sous-région (%)



Pour les villes d'Abidjan (Côte d'Ivoire), de Banjul (Gambie), d'Accra (Ghana), de Dakar (Sénégal) et de Monrovia (Liberia), la diffusion de la moto est initialement très basse et ne décolle pas même si un développement de l'usage des motos se fait via les services de motos-taxis, généralement à partir des périphéries.

La progression des taux d'équipement concerne les capitales dans lesquelles les motos étaient déjà bien présentes il y a deux ou trois décennies, et les écarts d'équipement en motos personnelles se sont depuis lors accrus avec les autres capitales de la région.

Le même constat peut être tiré des évolutions qui concernent les capitales d'Afrique centrale (Fig.3b). La croissance est la plus forte pour la capitale la plus équipée, N'Djamena, caractérisée par un usage personnel des motos, et un essor des motos-taxis (Brahim, 2022). Une croissance est perceptible également pour les deux principales villes

camerounaises, Yaoundé et Douala (qu'il n'est pas possible de distinguer dans les résultats DHS publiés). L'essor des motos-taxis est ancien à Douala (Ngabmen & al., 2000), et a gagné Yaoundé depuis les années 2000 (Kemajou & al., 2019 ; Ndam, 2018). Ces taux d'équipement des ménages n'offrent qu'une vision partielle de la présence des motos dans les deux principales villes du Cameroun.

En Afrique de l'Est et des Grands Lacs (Fig.3c), deux capitales, Kampala (Ouganda) et Dar es Salaam (Tanzanie), ont vu les taux d'équipement en motos décoller, les autres demeurant à des niveaux très bas (moins de 5 %). Le développement de l'usage des motos à Kigali (Rwanda) se fait par le biais des motos-taxis, en plein développement dans la ville depuis le début des années 2010 (Boutueil & Lesteven, 2021 ; Rollason, 2012).

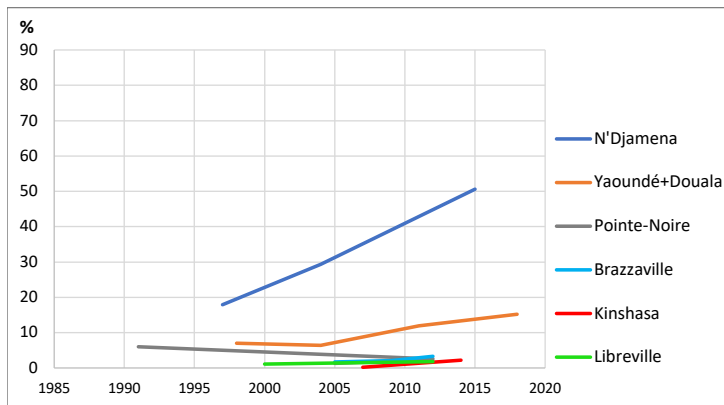
Enfin, des capitales d'Afrique australe (Fig.3d), seule Luanda (Angola) connaît une progression significative, les autres capitales restant à des taux d'équipement inférieurs à 5 %.

Ces résultats mettent en évidence des aires spécifiques de diffusion des motos personnelles, du fait de contextes et de logiques économiques et sociales qui peuvent différer selon les pays. Les logiques de développement de la moto changent également selon le type d'usage, personnel ou commercial. Dans le premier cas, une logique de démocratisation d'un outil de mobilité adapté au plan fonctionnel et distinctif socialement est à l'œuvre (Diaz Olvera & al., 2002, Khan-Mohammad, 2016). Dans le second cas, c'est une logique de réponse à des situations de crise (de l'emploi, des infrastructures et des services de transport) (Diaz Olvera & al., 2020a). Ces résultats suggèrent également des dynamiques spatiales de motorisation différenciées à l'échelle métropolitaine (Trouvé & al., 2021), avec des développements plus ou moins marqués dans le centre et les périphéries, selon l'évolution du tissu urbain, la composition sociale des populations et les formes de mobilités présentes.

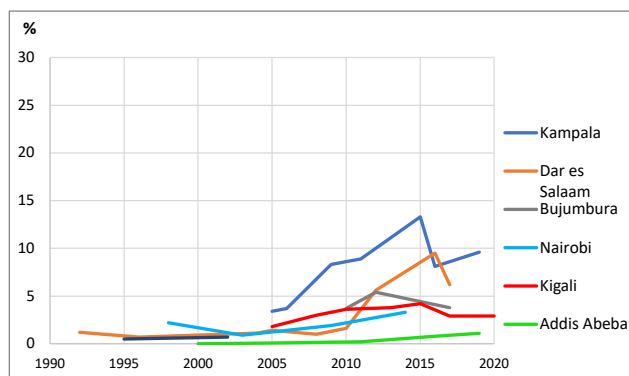
III. DIVERSITE DES USAGES ET DES PROFILS D'UTILISATEURS

Des enquêtes ménages sur la mobilité réalisées dans différentes métropoles africaines dans les années 1990 à 2010 mettaient en évidence un profil dominant d'utilisateurs de la moto personnelle, appartenant aux classes moyennes, souvent de sexe

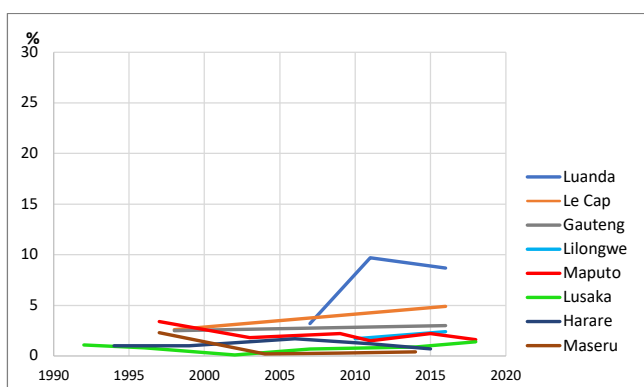
3b – Afrique centrale



3c - Afrique de l'Est
(échelle différente des figures 3a et 3b)



3d – Afrique australe
(échelle différente des figures 3a et 3b)

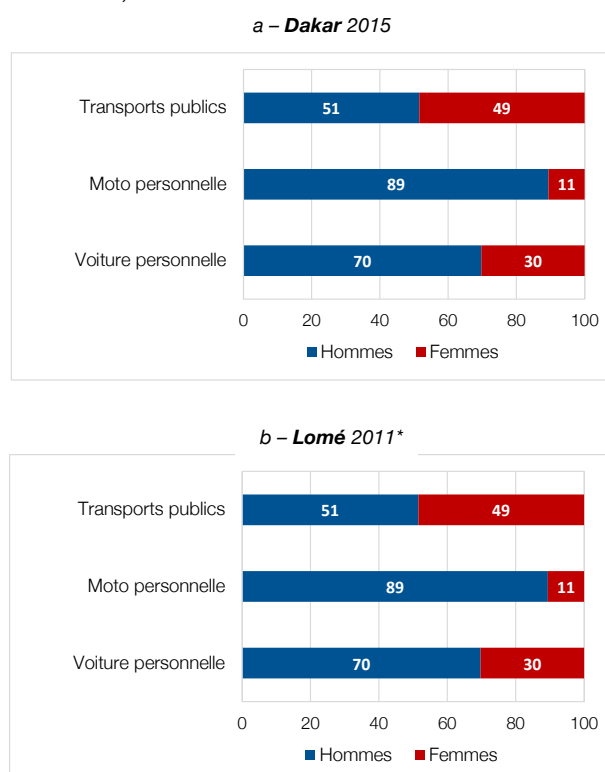


masculin, salariés ou travaillant dans l'économie formelle, ou encore étudiants, dans l'ensemble relativement jeunes (Diaz Olvera & al., 2009, Boyer & al., 2016). Les analyses secondaires des enquêtes de Lomé et Dakar actualisent ces éléments de profil.

a. La moto personnelle : des usages socialement différenciés

À Dakar, si l'usage des transports publics est autant l'apanage des hommes que des femmes, ce n'est pas le cas parmi les utilisateurs de la moto (Fig.4a). Sa pratique apparaît nettement plus masculine encore que celle de la voiture, elle-même concentrée dans la population masculine (70 % d'hommes). La différence est liée au fait que, dans le cas de la voiture personnelle, les femmes occupent souvent la place du passager.

Fig.4 – Répartition selon le genre des utilisateurs de différents modes motorisés à Dakar et à Lomé (%) (Source : EMTASUD 2015 et Enquête Usagers Lomé 2011 ; traitement : auteurs)



* A Lomé, les utilisateurs de la voiture personnelle sont trop peu nombreux (22) pour permettre une décomposition selon le genre.

À Lomé, où la moto personnelle est d'un usage plus répandu qu'à Dakar, les femmes sont plus nombreuses parmi les utilisateurs du mode (près de trois sur dix), sans remettre en cause le net avantage masculin (Fig.4b). En revanche, les usagers des motos-taxis comptent plus de femmes que

d'hommes. À titre de comparaison, à Ouagadougou, où l'usage de la moto personnelle est très répandu, les femmes sont moins équipées de motos que les hommes (Boyer & Delaunay, 2017). L'inégalité d'usage au détriment des femmes est à peine moins marquée qu'à Lomé, avec des motos transportant deux fois plus d'hommes que de femmes (Boyer & Delaunay, 2017).

À Dakar, la moto occupe une position intermédiaire entre la voiture personnelle, utilisée par les citoyens les plus aisés, et les transports publics employés par la majorité des citoyens qui n'ont pas accès à un véhicule personnel, mais qui ont les moyens d'assumer les dépenses de transport public. Les utilisateurs de motos, des actifs pour 80 % d'entre eux, comptent plus de jeunes adultes (18-34 ans) dans leurs rangs que les usagers des transports publics, tandis que les utilisateurs de voitures sont plus âgés. Financièrement moins exigeante que la voiture, la moto peut être acquise plus tôt. Les deux derniers quintiles de revenu (soit les 40 % les plus riches de la population) représentent cependant 60 % des utilisateurs de moto personnelle. Utiliser une moto est une pratique socialement marquée dans l'agglomération de Dakar, même si ses utilisateurs sont moins concentrés dans les catégories à hauts revenus que ceux de la voiture (Fig.5a).

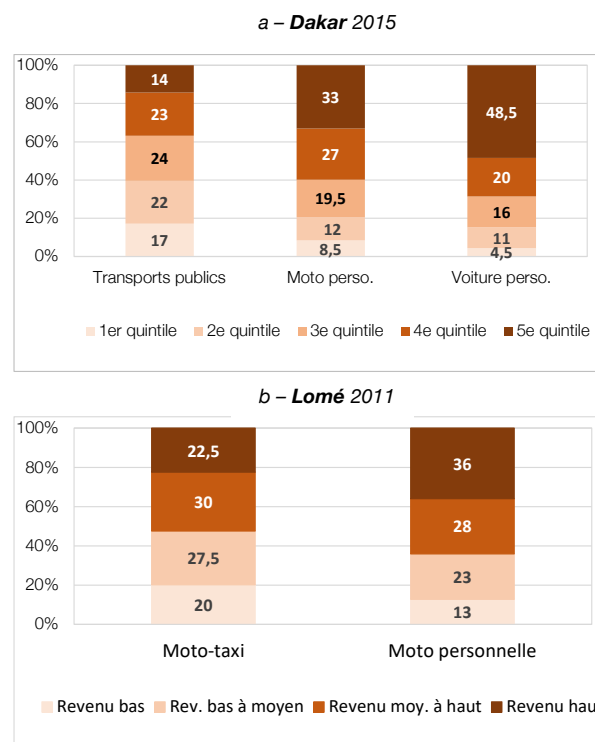


Fig.4 – Répartition des utilisateurs de différents modes motorisés selon le revenu du ménage par capita* à Dakar et à Lomé (%) (Source : EMTASUD 2015 et Enquête Usagers Lomé 2011 ; traitement : auteurs)

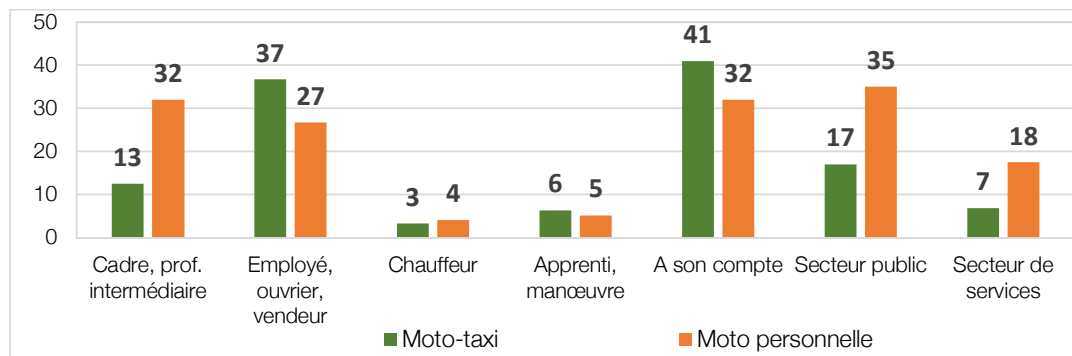


Fig.6 - Catégorie socioprofessionnelle comparée, et focus sur deux secteurs d'activité, des utilisateurs de moto personnelle et de moto-taxi à Lomé (Source : Enquête Usagers Lomé 2011, traitements : auteurs)

Le département de Dakar, qui est le département le plus riche de l'agglomération, concentre 62 % de l'équipement en motos, pour 38 % de la population. Cette concentration spatiale est proche de celle observée pour les voitures ; 67 % des voitures étant possédées par des ménages résidant dans le département de Dakar.

À Lomé également, l'accès à la moto est marqué socialement. Même si la moto personnelle y est plus répandue qu'à Dakar, la même stratification est à l'œuvre, avec près des deux tiers des utilisateurs situés parmi la moitié la plus aisée de la population (Fig.5b). Les utilisateurs de la moto sont jeunes : 83 % ont entre 18 et 34 ans. Et 68 % des usagers de motos-taxis appartiennent également à cette tranche d'âge.

Le fait d'être actif contribue à en rendre l'accès plus facile. Huit utilisateurs de moto personnelle sur dix ont une activité professionnelle, comme 75 % des clients des motos-taxis. La différence de professions entre utilisateurs de moto personnelle et usagers de motos-taxis est nette. Les cadres et professions intermédiaires sont proportionnellement plus nombreux parmi les utilisateurs de moto personnelle que parmi les clients des motos-taxis (Fig.6). De même, les fonctionnaires et les actifs travaillant dans le secteur des services représentent la moitié des utilisateurs de moto personnelle, contre un quart des usagers des motos-taxis. Le prix attractif des motos chinoises à l'achat a contribué à leur diffusion dans le pays, constituant la quasi-totalité du marché togolais (Guézéré, 2021). Les motos chinoises demeurent un investissement important, de l'ordre de dix mois de salaire minimum à la date de l'enquête. Beaucoup ne peuvent acheter une moto, y compris parmi la population active. C'est l'activité de moto-taxi qui a démocratisé l'accès au deux-roues motorisé à Lomé, comme à Douala (Diaz Olvera & al., 2009).

Les enquêtes menées à Lomé en 2011 et à Dakar en 2015 confirment le positionnement de la moto personnelle dans la hiérarchie observée des modes de transport dans les capitales sahéniennes depuis les années 1990 (Diaz Olvera & al., 2002). La moto personnelle est située en-deçà de la voiture en termes de prestige, mais se distingue des transports publics.

b. Une mobilité élevée pour les utilisateurs de motos

À Dakar, les utilisateurs de moto personnelle sont plus mobiles que les autres usagers, avec 4,3 déplacements en moyenne dans la journée contre 4 déplacements pour les utilisateurs de la voiture et 3,8 pour les usagers des transports publics (Fig.7). Le nombre élevé de déplacements est dû à l'usage même de la moto. Parmi leurs 4,3 déplacements quotidiens, les utilisateurs de la moto en effectuent 2,8 à moto. C'est plus que les 2,5 déplacements en voiture des utilisateurs de la voiture et les 2,1 déplacements en transport public des usagers des transports publics. La mobilité élevée des utilisateurs de moto personnelle a également été observée à Niamey (Diaz Olvera & al., 2009).

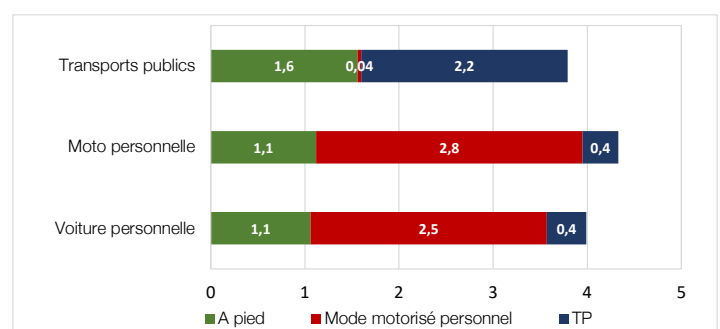


Fig.4 - Niveau de mobilité total et par mode pour les usagers des transports publics, les utilisateurs de moto et de voiture, à Dakar (nombre moyen de déplacements par jour)

Le budget-temps de transport journalier des utilisateurs de moto est important, mais demeure inférieur de 18 % à celui des utilisateurs de la voiture (Tab.1). Ce résultat met en évidence l'efficacité du mode dans des contextes urbains congestionnés, qui, comme à Accra (Quénou-Suarez, 2012), pénalisent la vitesse de circulation des véhicules à quatre roues. L'essor de la moto n'engendrant pas d'embouteillages massifs (Akiyo & al., 2016), son attractivité apparaît alors maximale.

Type d'utilisateur	Budget-temps de transport
Transports publics	1h41
Moto personnelle	1h26
Voiture personnelle	1h45

Tab.1 – Budget-temps de transport pour les usagers des transports publics et les utilisateurs de moto et de voiture à Dakar (Source : EMTASUD 2015 ; traitements : auteurs)

L'enquête réalisée à Lomé ne permet pas d'évaluer les niveaux d'usage quotidiens des modes. Toutefois, le fait que les motos personnelles et les motos-taxis soient principalement utilisés par des actifs permet de faire l'hypothèse de leur utilisation au quotidien.

Bien que limitées par la taille des échantillons disponibles, les analyses mettent en évidence les profils sociaux des utilisateurs de motos personnelles. Ils se distinguent des usagers de transport public, sans se rapprocher des caractéristiques des utilisateurs de la voiture personnelle. Plus masculins, plus jeunes et plus aisés que les premiers, ils sont également plus masculins, plus jeunes, mais moins aisés que les seconds.

CONCLUSION

La diffusion de la moto en Afrique subsaharienne s'opère à la fois par l'équipement des ménages en motos pour leur utilisation personnelle et par le développement de services de motos-taxis qui en élargit le cercle des utilisateurs, fussent-ils épisodiques. Cet article s'est essentiellement intéressé au premier des deux modes de diffusion de la motocyclette, moins visible que l'essor des services de transport commerciaux à moto, et moins exploré au plan académique. Il apporte des éléments de connaissance sur l'équipement des ménages en motos en Afrique subsaharienne et sur les usages personnels de la moto.

Se détache une aire géographique où les taux d'équipement des ménages sont élevés, l'Afrique de l'Ouest, et une autre, l'Afrique australe où la moto personnelle demeure marginale. Les utilisateurs de moto personnelle sont principalement des hommes jeunes et aisés, tandis que la clientèle des motos-taxis est majoritairement féminine. Ces résultats confirment une différenciation sociale déjà visible dans des enquêtes mobilité réalisées il y a trois décennies.

Différentes pistes de recherche mériteraient d'être développées afin d'approfondir ces résultats. La première concerne les raisons de ces niveaux de diffusion différenciés de la moto entre pays et entre zones urbaines et rurales. Si les conditions économiques et les revenus disponibles jouent un rôle important, d'autres facteurs méritent d'être explorés, à l'image des recherches rétrospectives de Guézéré (2021, 2022), pour faire émerger les différentes périodes de diffusion de la moto en Afrique subsaharienne, notamment au Togo. Dans les années 1970, les ventes de motocycles concernaient fortement les zones rurales, comme le note Porter (2012) à propos du Nigeria, alors en plein boom pétrolier. Ce succès était lié au développement de cultures exportatrices comme le coton et l'arachide. Un document sonore sur la région de production arachidière de Kaolack au Sénégal évoque la façon dont la mobylette s'est imposée dans la région (Balizet & al., 2022). Très convoitée, remplaçant progressivement la bicyclette, elle faisait partie des premiers biens achetés par les agriculteurs avec les revenus engendrés par la culture et la vente de l'arachide. La ville de Kaolack était pionnière en termes de mise en exploitation commerciale des vélos puis, dès les années 1970, des mobylettes furent importées puis montées localement (vélos-taxis, puis taxis-cyclomoteurs, Morice, 1981). Des usines de montage de vélos et cyclomoteurs ont essaimé en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale à partir de la fin des années 1960 : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Mali, Sénégal, Tchad, Togo... (OPTORG, 2015). Force est de constater que la plupart de ces pays sont ceux où le taux d'équipement des ménages en motos est actuellement le plus élevé. Aucun déterminisme pour autant : chacun des pays listés ici possède sa dynamique propre de diffusion de la moto.

Une seconde piste porte sur les liens entretenus entre usages personnels et commerciaux de la moto

d'une part, et entre ces usages et les représentations sociales de la moto d'autre part. La dynamique est portée par l'attractivité de la moto comme véhicule motorisé et renvoie inmanquablement à son positionnement vis-à-vis de la voiture, mais aussi vis-à-vis de la bicyclette, devenue son faire-valoir. Toutefois, les hybridations que connaissent les véhicules à deux-roues, entre vélo à assistance électrique et scooter électrique, pourraient remettre en cause ces positionnements relatifs et les représentations sociales attachées à ces modes de transport.

Dès les années 1980, les valeurs de modernité et de prestige attachées à la voiture dans les villes africaines sont mises en évidence par différents auteurs (voir notamment Banégas & Warnier, 2001 ; Nallet, 2015 ; Sinou, 1987). Coûteuse à l'achat comme à l'usage, la voiture est l'apanage des ménages aisés (Diaz Olvera & al, 2020b). Elle était, et demeure toujours, considérée comme l'un des « V de la victoire » (avec d'autres attributs matériels de la réussite sociale comme la villa et, tantôt, le verger, la vidéo, le virement, Banégas & Warnier, 2001 ; Sinou, 1987). Mais toutes les voitures ne se valent pas et la distinction opère fortement entre modèles de véhicules, comme le montre Belk (2000) chez des membres de l'élite zimbabwéenne à la fin des années 1990, la valorisation sociale des 4x4 et des marques américaines étant alors maximale.

Comment se positionne la moto dans ce système de représentations et d'usages, dans un contexte où le développement des motos-taxis complexifie encore les fonctions et les images sociales de la moto ? Différents travaux suggèrent que la moto est valorisée socialement, notamment par les jeunes (Boyer & Delaunay, 2017). L'importation de motos chinoises réduit le coût d'accès à la moto sans dégrader son image positive auprès de la population (Kernen & Khan-Mohammad, 2014 ; Khan-Mohammad, 2016). La facilité des importateurs à multiplier les modèles à partir de composants produits sur les chaînes de fabrication chinoises contribue à l'entretien de phénomènes de mode autour des motos et de distinction par le choix du modèle (Blundo, 2022). Cette logique de distinction cohabite, pour une partie de ses utilisateurs, avec un choix de véhicules plus fonctionnel et guidé par le prix (Eyebiye, 2022).

Ces éléments, de même que les résultats issus d'enquêtes sur la mobilité quotidienne, montrent que

les représentations et les usages sont intimement liés aux identités et positionnements sociaux, en termes d'âge, de genre, de revenus et de niveau d'étude, de lieu de résidence. La façon dont s'articulent les pratiques et les représentations de la moto mériterait plus d'attention, tant les usages et les images des modes de transport apparaissent nourrir des liens multivoques.

Une troisième piste porte sur l'articulation entre formes urbaines et dynamiques de motorisation motocycliste. Les grandes villes d'Afrique subsaharienne se caractérisent par une croissance démographique forte. L'étalement urbain des métropoles est important, absorbant les campagnes et villages environnants (Harre & al., 2015). La motocyclette apparaît comme un mode adapté à l'évolution rapide des formes urbaines dans les villes africaines à forte croissance démographique (Guézéré, 2013). Il serait intéressant d'étudier plus avant la place que prennent la moto personnelle et, de plus en plus, les services de motos-taxis, dans la desserte des périphéries urbaines. Dans quelle mesure la moto est-elle une réponse au manque de desserte des périphéries urbaines ? Accompagne-t-elle les extensions toujours plus lointaines ? Le développement massif de la moto à usage personnel et plus encore à usage commercial questionne également la prise en considération des deux-roues motorisés par la puissance publique et leur régulation au sein des systèmes de mobilité.

Bibliographie

- Agossou N.S., 2003, La diffusion des innovations : l'exemple des *zemijan* dans l'espace béninois, *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 47, n°130, pp.101-120.
- Akiyo O.L.R., Adoukpe J., Babajide C. L., Akobi I. & N'bessa B., 2016, L'embouteillage dans les grandes villes de l'Afrique de l'Ouest et ses problèmes : Cas de Cotonou au Bénin, *African Sociological Review / Revue Africaine de Sociologie*, Vol. 20, n°1, pp.87-110.
- Banégas R. & Warnier J.-P., 2001, Figures de la réussite et imaginaires politiques, *Afrique Contemporaine*, n°82, pp.5-23.
- Belk R., 2000, *Consumption Patterns of the New Elite in Zimbabwe*, Working Paper n°288, 16 p.
<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/39672/wp288.pdf?sequence=3>
- Blundo G., 2022, L'épopée discrète des motos chinoises en Afrique, conférence plénière, « *La moto dans tous ses états en Afrique* », 2^e colloque international du PREDES co-organisé avec l'EHESS de Marseille, Université de Kara, Togo, 9-11 mars.

- Boutueil V. & Lesteven G., 2021, Le numérique, entre optimisation et contrôle des circulations urbaines. L'exemple de Kigali au Rwanda, *Colloque de l'APAD, Les circulations dans le Sud global : ethnographies des échanges mondialisés*, Lomé, 29 nov.-3 déc.
- Boyer F., Delaunay D., 2017, *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité*, IEDES – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, coll. Monographies Sud-Nord, n°6, Paris, 76 p.
<http://iedespubli.hypotheses.org/monographies-sud-nord>
- Boyer F., Gouëset V. & Delaunay D., 2016, Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités socio-spatiales à Ouagadougou, *Autrepart*, n°80, pp.47-68.
- Brahim V. 2022, *Conditions de déplacement et mobilité à N'Djamena : Le cas des chefs de ménage résidant dans les 2^e et 9^e arrondissements*, Thèse de Doctorat en géographie, Nantes Université, 336 p.
- Diaz Olvera L., Guézéré A., Plat D. & Pochet P., 2015, Improvising intermodality and multimodality. Empirical findings for Lomé, Togo, *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 3, n°4, pp.459-467.
- Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2020a, Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities, *Journal of Transport Geography*, Vol. 88, pp. 1-14.
- Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2020b, Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois, *Flux*, n°119-120, pp.73-89.
- Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2002, Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in Bussière Y. & Madre J.-L. (éds), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, L'Harmattan, Paris, 477 p. (pp.289-315).
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2009, La double vie de la moto au sud du Sahara. Usages privés, offre publique, in Fumey G., Varlet J. & Zembri P. (éds), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Ed. Ellipses, Paris, 288 p. (pp.117-126).
- Dillé, B., 1998, Les kabu-kabu de Konni : facteurs de développement ou solution temporaire, in Freeman P. & Jamet Ch. (Eds), *Urban Transport Policy. A Sustainable Development Tool. Proceedings of the International Conference CODATU VIII*, Balkema, Rotterdam, Brookfield, 1056 p. (pp.361-366).
- Djouda Feudjio Y. B., 2014, Les jeunes benskeineurs au Cameroun : entre stratégie de survie et violence de l'État, *Autrepart*, n°3, pp.97-117.
- Ehebrecht D., Heinrichs D. & Lenz B., 2018, Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on "informal" transport and research needs, *Journal of Transport Geography*, Vol. 69, pp.242-256.
- Evans J., O'Brien J., & Ch Ng B., 2018, Towards a geography of informal transport: Mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 43, n°4, pp.674-688.
- Eyebi E., 2022, Motos et informalités aux frontières, conférence plénière, *La moto dans tous ses états en Afrique, 2^e colloque international du PREDES* co-organisé avec l'EHESS de Marseille, Université de Kara, Togo, 9-11 mars.
- Ezeibe C.C., Nzeadibe T.C., Ali A.N., Udeogu C.U., Nwankwo C.F. & Ogbodo C., 2017, Work on wheels: collective organising of motorcycle taxis in Nigerian cities, *International Development Planning Review*, Vol. 39, n°3, pp.249-273.
- Godard X. & Ngabmen H., 2002, Z comme Zemidjan ou le succès des motos-taxis, in Godard X. (ed.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inrets, Paris-Arcueil, 410 p. (pp.397-406).
- Guézéré A., 2022, Trajectoire historique des motocyclettes en Afrique subsaharienne : de la première génération à l'époque coloniale à la démocratisation de leur usage en 2000, *La moto dans tous ses états en Afrique », 2^e colloque international du PREDES* co-organisé avec l'EHESS de Marseille, Université de Kara, Togo, 9-11 mars.
- Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, L'Harmattan, coll. Etudes africaines, Paris, 376 p.
- Guézéré A., 2013, Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? *Noroi*, n°226, pp.41-62.
- Harre D., Gazel H. & Moriconi-Ébrard F., 2015, Les nouveaux territoires urbains d'Afrique de l'Est. *Territoire en mouvement*, *Revue de géographie et aménagement*, n°27-28.
- Ibrahim B. & Bize A., 2018, Waiting together: the motorcycle taxi stand as Nairobi infrastructure, *Africa Today*, Vol. 65, n°2, pp.73-92.
- Kaffo C., Kamdem P. & Tatsabong B., 2012, Le transport par moto entre satisfaction des besoins des "cadets sociaux" et insécurité urbaine au Cameroun : quelles conjugaisons ? in Kamdem P. & Kuete M. (éds), *L'insécurité au Cameroun. Mythes ou réalités*, Iresma, Yaoundé (pp.20-45).
- Kassi-Djodjo I., 2013, Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouake, *Géotransports*, n°1-2, pp. 105-114.
- Kemajou A., Jaligot R., Bosch M. & Chenal J., 2019, Assessing motorcycle taxi activity in Cameroon using GPS devices, *Journal of Transport Geography*, Vol. 79, 102472.
- Kemen A. & Khan-Mohammad G., 2014, La révolution des produits chinois en Afrique. Consommation de masse et nouvelle culture matérielle, *Politique africaine*, n°2, pp.111-132.
- Khan-Mohammad G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'Etat. Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, thèse en sciences sociales, Université de Lausanne, 620 p.
- Kisaalita W.S., Sentongo-Kibalama J., 2007, Delivery of urban transport in developing countries: the case for the motorcycle taxi service (boda-boda) operators of Kampala,

Development Southern Africa, Vol. 24, n°2, pp.345-357.

Kourouma K., Delamou A., Lamah L., Camara B. & al., 2019, Frequency, characteristics and hospital outcomes of road traffic accidents and their victims in Guinea: a three-year retrospective study from 2015 to 2017, *BMC Public Health*, Vol. 19, n°1, pp.1-12.

Lopes C.M., 2008, Les "kupapata" dans le système de transports en commun routiers au Huambo, *Empresariado, empreendedorismo e desenvolvimento em Angola e Moçambique*, n°1, pp.238-252.

Mahamat Hemchi H., 2015, Motos-taxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena, *CODATU 2015*, Istanbul, 2-5 fev., 13 p.

Minang B., 2020, *Approche de la mobilité et du transport individuel en Afrique subsaharienne. Analyses et perspectives*, mémoire de master 2 TRT mention "Économie de l'Environnement, de l'Énergie et des Transports", Université Lumière Lyon 2 – ENTPE, 76 p.

Morice J., 1981, Les vélos de Kaolack, *Cahiers d'Etudes Africaines*, Vol. 21, n°81-83, pp.197-210.

Mutiso W. & Behrens R., 2011, 'Boda Boda' bicycle taxis and their role in urban transport systems: case studies of Kisumu and Nakura, Kenya, *Proceedings of the SATC 2011*, 15 p.

Nallet C., 2015, *Classes moyennes éthiopiennes : étude empirique d'une assignation catégorielle incertaine*, Thèse de doctorat en Science Politique, Université de Bordeaux, 496 p.

Ndao A. & Lombard J., 2020, L'avenir du transport urbain au Sénégal passe-t-il par les motos-taxis ? *The Conversation*, consulté le 17 juin 2022.

<https://theconversation.com/lavenir-du-transport-urbain-au-senegal-passe-t-il-par-les-motos-taxis-134940>

Ndam S., 2018, Circuler et stationner à Yaoundé : parkings publics et régulation de la mobilité urbaine, in Engono J.-M. & Essomba A.L. (eds), *Vivre en ville aujourd'hui Métropolisation et changements sociaux au Cameroun*, Ed. Connaissances et savoirs, Saint-Denis, France (pp.69-87).

Ngabmen H., Habyarimana M. & Eboumbou-Jemba C., 2000, *Etude exploratoire sur les taxis-motos dans les villes africaines. Les "Bend skin" à Douala*, Groupe Interdisciplinaire d'Etudes et de Recherche sur les Transports (Giret), Rapport pour le Ministère français des Affaires Etrangères, 60 p.

OPTORG, 2015, *D'un siècle à l'autre*, compagnie Optorg, Puteaux, 45 p.

http://www.optorg.com/wp-content/uploads/2017/03/OPTORG_Histoire_200815-fr.pdf, consulté le 17 juin 2022.

Oyesiku O. K., 2002, Policy framework for urban motorcycle public transport system in Nigerian cities, in Godard X. & Fatonzoun I. (Eds), *Urban Mobility for All. Proceedings of the International Conference CODATU X*, Balkema, Lisse, 618 p. (pp.255-261).

Porter G., 2012, Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their (gendered) impacts on the rural poor, *EchoGéo*, Vol. 20, consulté le 21 avril 2022. <http://journals.openedition.org/echogeo/13116>

Quénou-Suarez H., 2012, Quand les embouteillages "créent" la ville. L'influence de la congestion sur la structure et l'économie urbaines à Accra (Ghana), *Note de l'IFRI*, Paris-Bruxelles, 43 p.

Rollason W., 2012, *Youth development success amongst motorcycle taxi drivers in Kigali*, technical report, Brunel University, Londres, 35 p.

Sahabana M., 2006, Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable, *Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne*, Douala, 2006 (pp. 20-24).

Sinou A., 1987, Habiter à Bamako et à Saint-Louis du Sénégal, in Le Bris E., Marie A., Osmont A., & Sinou A., *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*, L'Harmattan, Paris, 267 p. (pp. 71-114).

SITRASS-CUREM, 2016, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar – EMTASUD 2015*, Rapport d'Analyse final, pour le compte du CETUD, Lyon-Dakar, 306 p. + annexes.

Starkey P., 2016, The benefits and challenges of increasing motorcycle use for rural access, *International Conference on Transport and Road Research*, Mombasa, Kenya, 15-17 mars, 17 p.

Trouvé M., Nemett L. & Lesteven G., 2021, Motorisation motocycliste dans le monde : dynamiques métropolitaines et caractérisation socio-économique, in Subirats P., Ragot-Court I., Serre T. & Lanfranchi M. (dir.), *Connaissances scientifiques pour les motocycles*, L'Harmattan, Paris (pp. 39-48).

Document sonore

Balzet G., Bredeloup S. & Lombard J., Studio Epoukay, 2022, *Jakarta on the road* ou l'histoire de la petite cylindrée au Sénégal, épisode 2 de la série de podcasts « *Rumeurs de Kaolack* », IRD,

<https://multimedia.ird.fr/IRD/media/79509>.

*Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique :
commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation*

L'épopée discrète des motos chinoises en Afrique de l'Ouest

The discreet saga of Chinese motorcycles in West Africa

Giorgio BLUNDO

Directeur d'études (Full Professor), École des Hautes Études en Sciences Sociales, Centre de la Vieille Charité, Campus EHESS Marseille, 2, rue de la Charité 13002 Marseille *

Résumé

Lorsqu'à la fin des années 1990, quelques conteneurs remplis de motos provenant de Chine arrivèrent discrètement au port de Lomé, personne n'aurait pu prévoir le succès de telles « chinoiseries », réputées à l'époque dangereuses et fragiles. Vingt ans plus tard, elles sillonnent par millions les routes du continent africain et sont devenues des symboles de réussite et de distinction sociale.

Pour comprendre un tel processus, il faut élargir le regard des seuls lieux de consommation à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des motos chinoises. L'article raconte la « biographie » de cette marchandise mondialisée en investissant ses principaux lieux de conception, production, exposition, commercialisation et consommation : les usines globalisées du Guangdong, Chongqing ou Luoyang, pouvant fournir plus d'une centaine de pays par des modèles adaptés aux caractéristiques de chaque marché ; la Foire de Canton, où se rencontrent les professionnels africains et chinois du secteur ; le port en eaux profondes de Lomé, qui reçoit annuellement plus de 500.000 motos chinoises majoritairement destinées aux États de l'hinterland sahélien.

En suivant la circulation, dans le temps et dans l'espace, des deux roues chinoises, on aborde, d'une part, les modèles industriels, commerciaux et entrepreneuriaux qui la sous-tendent ; d'autre part, on analyse les différents facteurs qui ont contribué à la diffusion et à l'appropriation locale de ces motos qui, bien que low-cost aux yeux mêmes de leurs constructeurs, se sont transfigurées en objets de valeur dans des sociétés africaines qui entrent brutalement dans l'ère de la consommation de masse.

Mots-clés Chaîne d'approvisionnement globale, motocycle, échanges commerciaux, relations Chine-Afrique, circulation de marchandises.

Abstract

When, in the late 1990s, a few containers loaded with motorcycles from China arrived discreetly at the Lomé harbor, no one could have foreseen the success of such "chinoiseries", reputed at the time to be dangerous and fragile. Twenty years later, millions of them are on the roads of the African continent and have become symbols of success and social distinction.

To understand such a process, one must look beyond the consumer market to the entire supply chain of Chinese motorcycles. The article relates the "biography" of this globalized commodity by looking at its main design, production, exhibition, marketing and consumption sites: the globalized factories of Guangdong, Chongqing or Luoyang, which can supply more than a hundred countries with models adapted to the characteristics of each market; the Canton Fair, an international showcase of Chinese industrial production, where African and Chinese professionals in the sector meet; the deep-water port of Lomé, which receives more than 500,000 Chinese motorcycles annually, mostly destined for the Sahelian hinterland states.

By following the circulation, in time and space, of Chinese motorbikes, we will address, on the one hand, the industrial, commercial and entrepreneurial models that underlie it; on the other hand, we will analyze the various factors that have contributed to the dissemination and local appropriation of these motorcycles, which, although perceived as low-cost goods by their own manufacturers, have been transformed into valuable objects in African societies that are entering the era of mass consumption.

Keywords

Global supply chain, motorcycle, international trade, China-Africa relations, circulation of commodities.

* giorgio.blundo@ehess.fr

INTRODUCTION

Vers la fin des années 1990, quelques conteneurs remplis de motos provenant de Chine arrivèrent discrètement au port de Lomé, importés par des entrepreneurs chinois venus faire fortune en Afrique de l'Ouest ou par des commerçants sahéliens partis prospecter les marchés asiatiques. Ces « photocopies » de motos japonaises portaient des noms inquiétants – Dragon – ou exotiques – Jialing –, et personne n'aurait pu prévoir le succès de telles « chinoiseries », réputées à l'époque dangereuses et fragiles. Vingt ans plus tard, elles sillonnent par millions les routes du continent et sont devenues des symboles de mobilité individuelle, de réussite et de distinction sociale. L'Afrique est aujourd'hui un des principaux marchés des deux roues de l'Empire du Milieu. Le continent absorbe désormais un quart de la production chinoise destinée à l'exportation, correspondant, dans la période 2014-2018, à un volume annuel oscillant entre 7,5 et 9,5 millions de motocyclettes¹. En 2018, elles ont été vendues dans 37 pays du continent, couvrant la totalité de ses régions géographiques, de Dakar à Djibouti et d'Alger au Cap.

La diffusion des motos chinoises en Afrique évoque à bien des égards une épopée : par l'envergure spatiale des tribulations de cette marchandise, par les trajectoires souvent aventureuses des entrepreneurs qui ont construit cette filière, par l'importance des flux générés, par la place que ces engins ont conquise dans le paysage des transports africains.

Mais cette épopée demeure discrète. Alors que les motocyclettes représentaient déjà en 2006 le troisième produit chinois le plus importé en Afrique (Siu & McGovern, 2017, p.345), la très grande majorité des publications sur les motocycles en Afrique n'a relevé que leur dimension utilitaire, représentée par la prolifération sans précédents des taxi-motos (Guézéré, 2021). Quant à la littérature décryptant les relations entre la Chine et l'Afrique, elle ne s'intéresse aux produits manufacturés chinois que pour les qualifier hâtivement de copies de mauvaise qualité

vendues à un prix abordable, permettant aux sociétés africaines d'accéder tout au plus à une « *second-class modernity* » (Chappatte, 2014, p.30). Deux enquêtes récentes incitent cependant à prendre au sérieux les marchandises d'origine chinoise : celle de Khan Mohammad (2016) sur les circuits de commercialisation et les modes d'appropriation des motocyclettes chinoises au Burkina Faso, et celle de Hountondji (2019) sur les usages et les représentations sociales entourant ces engins au Togo. Mais ces travaux se concentrent sur un seul segment de la filière, celui de la distribution et de la consommation dans le marché de destination finale. De ce fait, les questions portant sur les origines des marques présentes localement, leurs circuits d'approvisionnement, les acteurs de ces circulations à large échelle et les modèles industriels qui les sous-tendent ont reçu pour l'heure des réponses parcellaires et imprécises.

Pour comprendre ces processus, il convient d'élargir le regard à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des motos, connectant les usines chinoises aux places marchandes africaines. Grâce à un séjour de recherche d'une durée de quatre ans au Togo (2016-2020)², j'ai pu suivre la circulation de cette marchandise mondialisée en investissant ses principaux lieux de conception, production, exposition, commercialisation et consommation.

Croisant les approches classiques sur les biographies culturelles des objets (Appadurai, 1986 ; Kopytoff, 1986) avec des ethnographies récentes de chaînes globales de marchandises (Tastevin, 2015 ; Tsing, 2018 ; Petric, 2022 ; Knowles, 2014), mon étude s'est articulée autour de trois chantiers : le premier portait sur les réseaux économiques transnationaux alimentés par le secteur de la motocyclette, le deuxième sur les effets sociaux, culturels et économiques de la diffusion des motos chinoises en Afrique de l'Ouest, et le troisième sur la régulation à différentes échelles du secteur des deux roues.

Aux contraintes bien connues de l'enquête multi-située (Marcus, 1995) se sont ajoutées dans mon cas les difficultés liées à l'accès à certaines données

¹ Sauf précision ultérieure, les données relatives aux exportations de motos chinoises (fabricants, volumes de production, destination, etc.) proviennent d'une base de données payante recensant la totalité des motos et tricycles déclarés à l'exportation. Intitulée « Analyse statistique des exportations de motocycles (cylindrée normale), janvier-décembre 2018 » (2018年1-12月摩托车产品出口统计分析 (常规排量)), cette base m'a été transmise à titre gracieux par un cadre d'une société privée chinoise qui a souhaité garder l'anonymat.

² Entre février 2016 et juillet 2020, j'ai été accueilli en délégation à l'IRD au sein de la Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société de l'Université de Lomé (Togo).

sensibles, car les acteurs de la filière, sur le versant aussi bien africain qu'asiatique, ont érigé la confidentialité et le secret en qualités essentielles pour la perpétuation de leur négoce transnational. Discrète car peu visible dans la littérature spécialisée, cette épopée sino-africaine l'était donc aussi par la volonté de ses principaux protagonistes.

Au Togo, j'ai étudié les circuits d'importation et de distribution des motos, en me concentrant sur la place marchande internationale de Lomé, porte d'entrée principale de cette marchandise en Afrique de l'Ouest, ainsi que sur le grand marché frontalier de Cinkassé, par lequel une partie de ces deux-roues poursuit son voyage vers les États de l'hinterland sahélien. La fréquentation des principaux acteurs de ce milieu a permis d'obtenir les contacts de certains de leurs fournisseurs chinois. J'ai ainsi effectué trois missions de recherche en Chine entre 2018 et 2019³, sur les traces des entrepreneurs africains et chinois s'y rendant pour faire une commande, découvrir un nouveau produit ou résoudre des problèmes techniques. Au cours de ces terrains, j'ai participé à la Foire de Canton, vitrine internationale de la production industrielle chinoise, où se rencontrent les professionnels africains et chinois du secteur. J'ai également remonté la filière jusqu'aux usines globalisées de Chongqing, de Luoyang ou du Guangdong, seul ou avec des entrepreneurs africains. Ces visites dans une quinzaine d'établissements industriels ont permis de produire des données inédites allant des procédés de fabrication aux relations contractuelles avec les importateurs africains.

Le corpus constitué à la fin de l'étude comporte plus de 400 entretiens semi-directifs avec un large éventail d'interlocuteurs situés tout au long de la filière (usagers, importateurs, commerçants de gros et détaillants, intermédiaires, mécaniciens, fonctionnaires, managers de groupes industriels, etc.), des dizaines de compte-rendu d'observations ethnographiques (points de vente, ateliers de réparation et de montage, sites administratifs, rencontres de motocyclistes, lieux d'entraînement,

foires, usines, etc.) ainsi qu'une revue de la presse nationale togolaise sur une période de vingt ans (2000-2020) et le recensement exhaustif des mémoires et thèses de l'Université de Lomé.

Cet article esquisse l'analyse des premiers résultats de cette longue enquête de terrain. En suivant la circulation, dans le temps et dans l'espace, des deux roues chinois, je présenterai, d'une part, les modèles industriels et les pratiques commerciales et entrepreneuriales qui la caractérisent ; d'autre part, j'aborderai les différentes étapes et les acteurs qui ont contribué à la diffusion et à l'appropriation locale de ces motos qui, bien que *low-cost* aux yeux mêmes de leurs constructeurs, se sont transfigurées en objets de valeur dans des sociétés africaines qui entrent brutalement dans l'ère de la consommation de masse.

I. UN APERÇU DE L'INDUSTRIE MOTOCYCLISTE EN CHINE

a. Des armes aux bécanes : la « capitale du brouillard », berceau des motos chinoises

Les marchés des pays du Nord, habitués à des motos puissantes, bien finies et dotées d'une image de marque affirmée et valorisante, ont longtemps boudé la production motocycliste chinoise, victime d'une piètre réputation. Celle-ci domine en revanche les statistiques des ventes dans les pays du Sud. Disputant à l'Inde le titre de premier pays producteur et exportateur de motocycles au monde, la Chine en a produit 15 570 500 unités⁴ en 2018 et en a vendu à l'étranger 9 123 697, dont 2 209 904 en Afrique⁵.

La naissance de l'industrie motocycliste chinoise contemporaine remonte à la fin des années 1970, correspondant à une période de réformes politiques et de programmes de modernisation impulsés par Deng Xiaoping. Le lieu choisi pour son démarrage est la ville de Chongqing, dans le sud-ouest de la Chine, appelée la « Ville-Montagne » ou la « Capitale du Brouillard » pour ses conditions climatiques et orographiques particulières. Capitale provisoire de la Chine pendant la seconde guerre sino-japonaise de la fin des années 1930 puis chef-lieu du Sichuan, cette

³ La première mission a bénéficié du financement du programme ANR *La vie politique des marchandises. Approche qualitative des circulations transnationales* (2014-2017) ; la deuxième mission a reçu un appui financier par le programme « Comprendre les relations Afrique-Asie : espace transversal de recherches et d'enseignement » (CRAA-ETRE) piloté par la Fondation France-Japon de l'EHESS ; la troisième mission a été entièrement financée par le Fonds de la Recherche EHESS.

⁴ <https://chinamotorworld.com/analysis-sales-motorcycle-industry-2018/> (consulté le 16 janvier 2023).

⁵ Analyse statistique des exportations de motocycles (cylindrée normale), janvier-décembre 2018 (2018年1-12月摩托车产品出口统计分析 (常规排量)).

mégapole de 32 millions d'habitants abritait une industrie lourde grâce à son emplacement à la confluence de deux fleuves, le Yang-tse et le Jialing, facilitant l'écoulement des marchandises jusqu'à Shanghai (Sanjuan, 2012).

Le premier cyclomoteur chinois naît de la reconversion civile de l'usine d'armement étatique Jialing. Ce manufacturier réalise en 1979 une copie fidèle du Honda PA50, en recourant à la méthode du *reverse engineering*. En décembre 1981, Jialing signe une joint-venture avec Honda pour la production d'une moto de 70 cc à 4 temps, le JL70, un clone du modèle Cub C70 du fabricant japonais. A Chongqing, deux autres producteurs étatiques d'armes et munitions lui emboîtent le pas dans la même période : Jianshe qui s'associe à Yamaha et Wangjiang qui scelle un accord de coopération industrielle avec Suzuki. Ces joint-ventures sont encadrées par une loi de 1979 qui impose au partenaire étranger de rendre publique sa technologie (Huchet 2015). Pendant une décennie, 90% des motos proviennent de Chongqing, où se développe rapidement un cluster d'équipementiers spécialisés dans la fabrication de moteurs et parties-cycles.

Au début des années 1990, le système économique socialiste s'ouvre à la régulation par le marché et naissent les premiers fabricants privés. Basés également dans la Ville-Montagne, Loncin, Lifan et Zongshen, des anciens motoristes⁶ convertis en fabricants de motos, n'ont aucun mal à débaucher des cadres et des ingénieurs de trois usines étatiques, grâce à des conditions salariales plus intéressantes. Leur production, développée sans coopération directe avec les firmes japonaises (Ge & Fujimoto, 2004), s'accroît et se diversifie rapidement. En revanche, les complexes étatiques, pénalisés par leur gigantisme, par une gamme peu renouvelée, par des coûts excessifs de fabrication et par la fuite des cerveaux, connaissent des difficultés croissantes et périclitent.

b. La naissance de clusters industriels régionaux

Comparé souvent à Detroit aux USA, Chongqing constitue le lieu d'expérimentation initiale d'un système de production qui essaimera dans d'autres

régions de la Chine et connaîtra des adaptations et des développements locaux. A Luoyang, dans la province du Henan, naît en 1984 le fabricant étatique de motos Luojia, issu de la coopération entre une usine de munitions et le groupe Jialing. En 1992, Luojia établit une joint-venture avec la société thaïlandaise Chareon Pokphan (CP) Group, pour créer le groupe Dayang. Dans la même période, émergent de nouvelles firmes privées dans le Delta de la rivière des perles (Guangdong) : Haojue (1992), Tian Ma (1995), Tayo (1998), Sanya (1999), Haojin (2000), pour ne citer que les industriels les plus actifs en Afrique de l'Ouest.

Jusqu'à la fin des années 1990, la production de motocycles est dédiée essentiellement au marché interne. Mais une nouvelle politique d'interdiction des motocycles à moteur thermique dans une centaine de villes chinoises freine drastiquement la demande interne (Sugiyama, 2003). L'adhésion de la Chine à l'OMC en 2001 oriente désormais les usines vers l'exportation, activité que l'État encourage par des ristournes fiscales. Après avoir investi le Sud-Est asiatique, les deux-roues chinois gagnent progressivement l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient, la Russie et, dernier marché toujours en expansion, l'Afrique⁷.

Les motos vendues en Afrique, des petites cylindrées entre 100 et 150 cc., ont des faibles coûts de production. Basés sur la reproduction standardisée de quelques modèles japonais diffusés mondialement, ces engins correspondent à d'innombrables variations autour de trois configurations principales (Sugiyama, 2003) :

- Des copies plus ou moins conformes présentant un rapport qualité-prix concurrentiel par rapport à l'original. Les exemples les plus répandus sont les innombrables versions de la Honda Super Cub 100 (Photo 1) et la Honda CG 125 (Photo 2), conçues par le premier constructeur mondial respectivement en 1958 et en 1976 pour motoriser les villes et les campagnes des pays du Tiers Monde d'alors.
- Des modèles issus de la combinaison de motos différentes, à l'instar du type « GN 125 » (photo 3), qui conserve la carrosserie et la partie-cycle de la Suzuki GN 125, mais se voit greffer le moteur de la Honda CG 125, réputé plus fiable et moins cher à fabriquer et à réparer.

⁶ Un motoriste est un fabricant de moteurs destinés à équiper différentes marques et modèles de motos ou voitures.

⁷ Il ne sera pas question ici des échanges commerciaux avec les pays occidentaux, cible actuelle de marques chinoises comme Zontes, Shineray, Voge ou CF Moto, car il s'agit de volumes et de produits totalement différents des motocycles exportés en Afrique.



Photo 1 - Type Cub 100, Usine Dayang, Notsé, Togo
(© G.Blundo)



Photo 2 - Type CG 125, Lomé, Togo (© G.Blundo)



Photo 3 - Type GN 125, Baiyun Motorcycle Spare Parts Market, Guangzhou, Chine (© G.Blundo)



Photo 4 - Type Zontes 125-3A, Usine Senke, Jiangmen, Chine
(© G.Blundo)

- Des motocyclettes qui, même si proches de l'original, sont transformées sur le plan esthétique et technique. C'est le cas du Zontes 125-3A (Photo 4), développé sur un cadre Suzuki GN modifié. Disposant d'un design propre, il peut recevoir des moteurs différents en fonction des marchés.

Pour réduire les coûts de transport et de communication, les usines qui ont inauguré la production d'un modèle ont attiré autour d'elles des ateliers de fabrication de pièces détachées, des cadres aux roues en passant par les phares et les selles, favorisant une certaine spécialisation en clusters régionaux : les modèles routiers de type CG et GN (*back bone*) dans la région du Guangdong, les grosses cylindrées, les motos off-road, les modèles type Cub 100-110 cc (*under bone*) et les tricycles à Chongqing et à Luoyang, etc.

Le paysage industriel du motorcycle chinois demeure, de nos jours, fragmenté, en comparaison à

son concurrent indien. Alors que l'Inde ne compte que cinq fabricants (Bajaj, TVS, Hero, Royal Enfield, Mahindra), à la fin des années 1990 l'industrie chinoise en dénombrait environ 600 (Sugiyama, 2003) qui produisaient 18.000 modèles différents (Mai Fujita 2013). En 2018, en dépit de politiques environnementales restrictives et d'amélioration de l'image de marque des produits chinois qui ont conduit à la fermeture de beaucoup de petites entreprises, il restait encore en Chine environ 200 constructeurs de motos⁸, 2.684 marques enregistrées et une offre pléthorique et redondante de plus de 11.000 modèles.

Pour survivre à cette concurrence extrême, beaucoup de firmes se contentent de marges très faibles et misent tout sur le volume de vente, comme le déplorait un cadre d'une célèbre usine chongqinoise : « *pour certains modèles que tout le monde peut faire, comme les CG et les GN, les*

⁸ <https://chinamotorworld.com/the-chinese-motorcycle-industry-a-broad-look/> (consulté le 11/7/2022).

bénéfices sont réduits. Par exemple, le CG peut coûter à une usine 2.000 renminb⁹, et elle le vend à 2.100 renminbi, donc son profit est de 100 renminbis (15\$). Mais c'est sans compter les taxes. Après ça, le bénéfice est juste de 60 à 80 yuans par unité. C'est fou, tu peux imaginer cela ? » (23/7/2018).

II. CHONGQING – LOMÉ : NAISSANCE ET DEVELOPPEMENT D'UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT SINO-AFRICAINE

La population du Togo représente 23% des habitants de la municipalité de Chongqing, et sa superficie moins de 70% du territoire de la Ville-Montagne. Pourtant, ce micro-État de l'Afrique de l'Ouest jouit d'une grande popularité auprès des spécialistes chinois du secteur de la moto, comme j'ai pu le constater à l'occasion de mes terrains en Chine en 2018 et 2019. La plupart des représentants des usines exposant à la Foire de Canton connaissent bien les places marchandes de Lomé et de Cinkassé, situées aux extrémités de ce long et étroit corridor de 650 kilomètres reliant le Golfe de Guinée aux frontières du Sahel. Ces dernières années, le Togo est devenu, avec le géant économique et démographique nigérian, la première destination en Afrique de l'Ouest des motocycles d'origine chinoise. Entre 2014 et 2018, les fabricants chinois ont envoyé vers le port de Lomé 450.000 motos en moyenne par an, avec un pic de 551.989 unités en 2017. 85% de ces deux roues sont ensuite réexportés par voie maritime et terrestre vers plusieurs pays de la sous-région.

Le Togo joue en effet depuis l'époque coloniale le rôle d'un État-entrepôt (Igué & Soulé, 1992). Ses principales ressources économiques sont assurées par la rente frontalière (droits d'importation et de transit, contrebande) grâce à sa position stratégique au cœur du corridor maritime Abidjan – Lagos et de sa place centrale dans l'approvisionnement en marchandises des pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger). La présence du seul port naturel en eaux profondes d'Afrique de l'Ouest, conjuguée aux politiques néo-libérales poursuivies par l'État togolais, ont fait de celui de Lomé « *le premier port à présenter le type d'infrastructure portuaire mondiale rationalisée qui facilite la circulation mondiale à l'ère des méga-navires*¹⁰ » (Sylvanus 2022 : 177). Dans ce lieu, la

Françafrique et la Chinafrique se jaugent : donné en concession au groupe Bolloré (Togo Terminal) et à un consortium constitué par l'armateur italo-suisse MSC-TIL et la compagnie publique China Merchant Holding International (qui gère le Lomé Container Terminal, inauguré en 2014), le port de Lomé est une plateforme de transbordement et de transit d'envergure, affichant en 2021 un trafic global égal à 29.470.695 tonnes de fret¹¹.

Lomé a aussi pu représenter un point d'ancrage de choix pour la filière de la moto (et le commerce sino-africain en général) en tant que place financière d'envergure régionale mais surtout en tant que principale plateforme de transfert informel de devises depuis l'Afrique de l'Ouest vers les comptoirs globalisés de Dubaï et Guangzhou. Les opérateurs économiques du secteur ont *in fine* trouvé au Togo une administration douanière appliquant des taxes de transit faibles et encline à pactiser avec les grands commerçants de Cinkassé, « port sec » situé à la frontière Togo-Burkina Faso où des motos neuves vendues HT sont exportées frauduleusement par des chemins de brousse.

a. « Les premiers à manger les crabes » : les pionniers chinois (1995-2005)

Si des motocyclettes d'origine chinoise parvenaient au Togo par des circuits informels depuis la deuxième moitié des années 1990, la palme du premier importateur officiel revient à un Chinois d'Outre-Mer, Lam Muk Tai, né en 1942 en Indonésie et retourné en Chine en 1957. Après une première expérience africaine comme interprète de l'ambassade chinoise dans la Guinée de Sékou Touré de 1964 à 1968, ce professeur de français s'installe au Togo en 1984 comme représentant d'une société hong-kongaise spécialisée dans la vente de thé vert, tissus et habits. À la fermeture de l'entreprise en 1990, il se met à son propre compte et commercialise du sucre puis des déchets de coton.

En 1998, l'opportunité se présente d'écouler un stock de 3.000 motos issues de la faillite de la filiale cambodgienne du fabricant Zhongyu, basé à Jiangmen dans la province du Guangdong. L'opération est couronnée de succès et l'usine le nomme gérant d'une petite unité d'assemblage de motos estampillées Royal, dans un complexe d'une

⁹ En juillet 2018, 1 USD était équivalent à 6,61905 yuans renminbis.

¹⁰ Traduction de l'auteur.

¹¹ <https://www.togo-port.net/statistiques-pal/trafic-global-port-autonome-lome/> (consulté le 16 janvier 2023).

superficie d'environ 4.000 m² situé au cœur de Lomé. En citant un proverbe chinois, il dit avoir été « *le premier à manger les crabes* » (Lomé, 20/5/2017). En effet, les « chinoiseries » suscitaient à cette époque de la méfiance : les premiers exemplaires, importés sans étude préalable du marché local, étaient inadaptés à l'usage comme taxi-moto (« zemidjan » selon la terminologie locale), éprouvant pour la mécanique et son conducteur. Les autorités togolaises accordent à son activité le statut de zone franche. Cela l'exonère des taxes d'importation mais l'oblige à exporter 70% de sa production. Dans ses années « fastes », entre 2000 et 2004, l'importateur-assembleur écoulait dans la sous-région environ 25.000 motos.

Dans la même période, d'autres entrepreneurs chinois établis depuis longtemps en Afrique commencent à explorer le nouveau secteur des deux-roues motorisés. Li Long Ming, transfuge d'une société étatique d'exportation de thé et basé à Lomé depuis 1992, commence par importer en 1999 un conteneur de 20 pieds de motos Jialing. En 2003, il crée sa propre marque, Access, qui connaîtra un bon succès dans plusieurs pays de la région jusqu'à sa faillite en 2009.

A partir de 2002, une nouvelle catégorie d'opérateurs économiques chinois vient prospector le terrain ouest-africain *via* la place de Lomé. Contrairement à leurs prédécesseurs, ils ne connaissent pas l'Afrique et ne parlent pas français, mais proviennent du secteur du motocycle en Chine, en pleine restructuration. C'est le cas de Liu Lin, né en 1964, fils d'un manager du groupe industriel Dayang. En 1992, il rejoint cette entreprise mais la quitte en 1995 « pour gagner plus d'argent » et ouvre une société de vente de motos en Chine. Lorsqu'en 2000 le marché local s'effondre, il décide de suivre les conseils d'un ami résident au Ghana et débarque à Lomé en 2002. « *J'ai vu beaucoup de motos dans les rues. Avec mon expérience, je me suis dit que je pouvais en vendre vite beaucoup, car il y avait surtout des motos "poubelle" des années 60 vendues à 600.000 FCFA. C'était un prix très élevé. Ainsi j'ai importé deux conteneurs de motos. (...) J'ai pris des motos chez Sukida à Guangzhou et j'ai mis le nom Leopard dessus. Pourquoi ce nom ? Mon nom est Liu, donc Leo, et puis le léopard court vite. Je me suis dit que cela pourrait plaire aux Africains* » (Lomé, 22/11/2018).

Il faut revenir au contexte de l'époque, quand la majorité des motocyclistes togolais conduisait des

Yamaha Mate ou YB, des motos à moteur 2 temps, trois vitesses et embrayage automatique pour les premières et 4 vitesses pour les deuxièmes, cubant 50, 80 ou 90 cc. Ces montures étaient vendues neuves par des maisons de commerce d'origine coloniale : la DTG (Société allemande du Togo) puis la CFAO (Compagnie Française d'Afrique Occidentale). Mais leur coût prohibitif les réservait à l'administration publique et aux organisations de développement. Les particuliers avaient recours à un vaste marché de l'occasion, constitué principalement des flottes de la Poste japonaise. Leur prix de vente démarre à 150.000 FCFA au début des années 1990, pour culminer, après la dévaluation de moitié du FCFA en 1994 et l'épuisement des sources d'approvisionnement, à plus de 600.000 FCFA au début des années 2000. Le scooter Vespa Piaggio était également distribué au Togo à travers un circuit officiel contrôlé par la CFAO ou de seconde main par des importateurs informels depuis le Nigeria. Au tournant du deuxième millénaire, le prix des motos neuves, japonaises ou italiennes, avoisinait désormais 1.500.000 FCFA. L'heureux possesseur d'une telle somme d'argent préférerait se diriger vers les immenses parcs d'automobiles jouxtant le port autonome de Lomé et installer confortablement sa petite famille dans un véhicule « venu ».

Entre 1998 et 2005, d'autres marques distribuées par des Chinois venus entreprendre à Lomé pénètrent le marché local : Better, Dragon, Sukida, Lion Moto. Mais la firme qui imprimera le plus durablement la phase initiale de l'épopée de la filière des motos chinoises en Afrique de l'Ouest est Sanili, rattachée au groupe industriel San-Li dans la province du Fujian. Jusqu'alors, les importateurs chinois gravitaient autour du port et revendaient leur marchandise par conteneur à des grossistes ouest-africains grâce à des démarcheurs locaux. Sanili est la première maison à ouvrir en 2001 une boutique « au bord de la route » dans la capitale togolaise, assurant ainsi simultanément les circuits de gros et au détail. Pour son siège en Afrique de l'Ouest, la société embauche du personnel local et inaugure des pratiques commerciales inédites pour le secteur : les moteurs sont couverts par une garantie de 6 mois ou 6.000 km., les clients se voient offrir à l'achat des cadeaux promotionnels, la vente des pièces détachées leur est réservée et la main d'œuvre pour l'entretien et les réparations est gratuite.

Le succès est quasi-immédiat, surtout auprès des conducteurs de taxi-motos qui abandonnent progressivement les vétustes et lentes Yamaha deux temps et les premières motos « dame » chinoises, réputées fragiles au point de recevoir un sobriquet qui les accompagnera pendant deux décennies, celui de « glacière ». La moto des zemidjans par excellence sera pendant plusieurs années la Sanili 125-10, une copie de la Honda CG 125 vendue au début de sa carrière au prix de 580.000 FCFA. *« Dans les bonnes années, on vendait au moins 30 motos par jour. Les gens se tapaient ici ! On déchargeait un camion de 100 motos par jour et si ce n'était pas à cause du montage, on aurait pu livrer les 100 motos le même jour. Les clients venaient déposer l'argent en attendant que les motos arrivent »*, se souvient la responsable commerciale de la société (Lomé, 17/1/2017).

Sanili connaît une expansion rapide en Afrique de l'Ouest : fin 2001, elle inaugure une filiale au Burkina Faso, en juin 2002, au Bénin, en août de la même année, au Mali. C'est le tour de la Côte d'Ivoire en 2003, puis du Cameroun et du Sénégal en 2004. A son apogée, la marque chinoise était tellement connue que le nom « Sanili » était devenu synonyme de moto chinoise.

L'argument du prix abordable, qui démocratise l'accès à des motos neuves, ne suffit pas à expliquer la percée des deux-roues chinois. Par rapport au parc motorisé qui leur préexiste, ces engins apportent plusieurs innovations. Leurs moteurs actent le passage du deux temps au quatre temps : ils consomment moins d'essence, n'encrassent pas les bougies et surtout ne fument plus à l'échappement. Dotés d'une boîte à quatre ou cinq vitesses, ces motocycles atteignent facilement les 90 km/h, ce qui les fait qualifier de « puissants » par le motard ouest-africain lambda. Si elle ne peut pas rivaliser en qualité de fabrication avec ses ancêtres japonais, la production chinoise introduit des améliorations utiles aux yeux des usagers africains : l'allumage abandonne les vis platinées pour l'électronique, réduisant ainsi les pannes électriques ; les freins à disque remplacent les anciens freins à tambour ; on installe un antivol électronique avec télécommande, et on peut disposer de gadgets comme cette voix féminine à l'accent chinois saluant le conducteur dès qu'il tourne la clef pour démarrer l'engin. Enfin, leur conception modulaire permet d'inonder les marchés locaux de pièces détachées à des prix accessibles

même si de qualité globalement inférieure à celles montées d'origine. On peut ainsi virtuellement renouveler à l'infini le moteur (piston, segments, embrayage, roulements et arbre à cames) et les consommables (pneus, transmission secondaire et freins). En dépit des préjugés courants sur le caractère « jetable » des chinoiseries, j'ai pu observer des exemplaires avec 90.000 km au compteur, fort défraîchis mais toujours roulants.

b. Cherchez l'usine : des entrepreneurs transnationaux ouest-africains sur la piste des motos chinoises (2005-2010)

Au même moment où des entrepreneurs et des firmes du secteur du motocycle en Chine s'aventurent sur le continent africain, un mouvement en sens inverse s'organise au Togo. Il est initialement animé par des commerçants originaires ou implantés dans la ville de Cinkassé. Lieu de passage des anciennes routes commerciales reliant la Méditerranée au Golfe de Guinée, cette localité située à l'extrémité nord du pays partage une double frontière avec le Burkina Faso et le Ghana. Elle abrite un marché d'envergure internationale, sous l'impulsion du Général Eyadema qui en fait dans les années 1980 un point de rupture de charge dans l'acheminement des marchandises mondialisées vers les États sahéliens. La particularité de ce marché est que l'administration douanière y autorise de manière officieuse la vente hors taxes d'une partie des marchandises supposées en transit et stockées provisoirement dans des « entrepôts fictifs ». L'achat de motos devient l'un des principaux motifs d'attrait de marchands et particuliers sahéliens.

Arpentant à rebours les nouvelles voies commerciales reliant la Chine à l'Afrique, ces grossistes généralistes du Nord Togo font leurs premières rencontres avec les motos d'origine chinoise à Dubaï (Bertoncello & Bredeloup, 2007). C'est le cas d'un commerçant de la ville frontalière, surnommé « Bata » pour s'être enrichi grâce au commerce des chaussures. Lors d'un de ses voyages dans l'émirat à la fin des années 1990 en quête de radios et téléviseurs, il croise un représentant de la marque Jialing et lui achète un conteneur à titre d'essai. Il deviendra par la suite l'un des plus fidèles importateurs de marques chinoises (Haojin, Apsonic). D'autres commerçants, comme El Hadj Ali « Gnondo », l'un des principaux grossistes de la marque Luojia à Cinkassé, découvrent les usines de motos chinoises au détour d'un voyage à Hong Kong.

Allé en 1998 dans l'ex-colonie britannique en quête de pneus et jeans, il décide de se rendre à Guangzhou d'où il revient avec un premier conteneur de 105 motos dames achetées au prix unitaire de 260 USD.

Ces « El Hadj » issus de la région des Savanes seront bientôt suivis par des commerçants béninois-togolais implantés à Lomé et originaires pour la plupart du groupe ethnique Adja, qui abandonnent le secteur du motorcycle japonais d'occasion, en pleine déliquescence. Car il est désormais clair que, de l'importateur au détaillant, le business de la moto chinoise peut être très lucratif. Durant une bonne décennie, il est courant de réaliser un bénéfice de 50.000 voire 100.000 FCFA¹² par exemplaire vendu, et des fortunes associées à cette marchandise globalisée émergent.

De nombreux entrepreneurs-commerçants se rêvent en petits industriels et, souvent avec l'aide d'intermédiaires ou de fabricants chinois dont ils représentent la production, se mettent à leur tour à créer leur propre marque.

Le hub commercial de Guangzhou

Les chemins des usines chinoises sont désormais bien balisés. Ils passent majoritairement par Guangzhou, où les commerçants qui découvrent la filière sont accueillis par des courtiers ouest-africains, Maliens, Togolais ou Nigériens, qui les aident à identifier les usines offrant une bonne qualité à des prix concurrentiels. Ceux qui réussiront à s'y faire une place seront par la suite directement invités par leurs fournisseurs chinois.

Aux débuts de la filière, des représentants d'usines de motorcycles et pièces détachées avaient élu domicile dans le Tianxiu Building, lieu emblématique de rencontre entre commerçants africains et fournisseurs chinois (Castillo, 2014 ; Mathews, Dan Lin & Yang, 2017) construit à la fin des années 1990 près du quartier de Xiaobei. « *Il y a encore dix ans – racontait un responsable des ventes d'une usine de Chongqing – il suffisait d'y louer une pièce, d'y mettre quelques catalogues, et on faisait beaucoup de clients !* » (Chongqing, 19/7/2018).

Deux autres places ont rapidement servi de catalyseurs pour les commerçants transnationaux en quête de motos chinoises. Pour s'approvisionner en pièces détachées ou commander de petites quantités de deux roues, une clientèle principalement issue

d'Afrique, Moyen Orient et Amérique Latine se rend au Guangzhou Baiyun Motorcycle Spare Parts Market, un immense marché inauguré en 2004 et composé de 1.340 boutiques en 2019.

Mais pour quiconque souhaite se frayer un chemin dans la jungle inextricable des fabricants de motos chinois, la Foire de Canton a toujours représenté un passage obligé. Créée en 1957 à Guangzhou du fait des liens historiques de la ville avec les Chinois d'outre-mer et de sa proximité de Hong-Kong et Macao, cette manifestation semestrielle se veut une vitrine de l'étendue du savoir-faire industriel de la Chine et de son insertion dans l'économie globalisée (Jastrabsky 2006 ; Jin & al. 2008). Depuis 2003, elle se tient dans le Palais des Expositions de Pazhou, le plus grand d'Asie avec une superficie de 1 million de m². Chaque session comprend trois phases de la durée d'une semaine chacune. La première, consacrée à l'exposition de produits électroniques et électroménagers, de quincaillerie, de véhicules et pièces accessoires, de matériaux de construction, de luminaires et de produits chimiques, est la plus prisée des clients africains. Drainant depuis 2010 une moyenne de 200.000 visiteurs venus du monde entier par session, la Foire n'est pas un événement réservé aux élites. Ici, des industriels côtoient des petits commerçants à la recherche de nouvelles affaires.

En flânant entre les stands rutilants de chromes et de vernis métallisés, on peut rencontrer des traders africains résidents à Guangzhou venus se renseigner sur les dernières nouveautés pour leurs clients restés au pays, des importateurs à la recherche d'un nouveau fournisseur ou des agents exclusifs de grandes marques passés saluer leurs partenaires. Car la Foire de Canton est aussi un lieu de socialisation professionnelle et de réactivation de liens commerciaux.

Visiter les usines

Ces rencontres à la Foire débouchent souvent sur une visite des lieux de production. Les clients peuvent ainsi vérifier l'envergure de la fabrique, son niveau technologique, ses conditions de vente. A la différence d'autres filières, celle des motocyclettes nécessite des relations stables et au long cours entre industriels et importateurs. Se tromper de représentant ou de fournisseur peut coûter très cher. Des pannes à répétition ou des pénuries chroniques

¹² Un franc CFA équivaut à 0,00152 euros.

ont vite fait de ruiner la réputation d'une marque dans les marchés tendus et concurrentiels ouest-africains. Changer d'usine demande du temps, de l'argent et des compétences que beaucoup d'entrepreneurs transnationaux ne possèdent pas. L'éventail des usines, est, on l'a vu, très vaste.

Il faut tout d'abord distinguer les constructeurs des assembleurs. Les premiers, les géants du secteur (Haojue, Tayo, Lifan, Loncin, Zongshen, Dayang, pour ne citer que les plus importants), peuvent assurer la production de certaines pièces du moteur et de la partie-cycle. Ils allouent des budgets conséquents à la R&D. Ils promeuvent généralement une ou plusieurs « brands » propres (Original Brand Manufacturer) et peuvent fabriquer des moteurs sous licence (Original Design Manufacturer). C'est le cas de Loncin, qui distribue ses produits en Europe sous la marque Voge et fournit des monocylindres et des bicylindres à BMW. Mais, à l'exception de Haojue, le n°1 chinois, ces établissements font aussi de l'OEM (Original Equipment Manufacturer). « *C'est pour la survie !* », me disait un manager d'une usine de Chongqing. Le système consiste à fabriquer des motos nues conçues quasiment « à la carte » à la demande des importateurs, qui apposeront leurs logos et leur marque.

C'est le principal modèle économique choisi par la majorité des autres usines, les assembleurs, qui se contentent de s'approvisionner auprès d'un cluster d'équipementiers et de conditionner les motos en kit. Les motos destinées aux marchés africains voyagent entièrement démontées (CKD, *completely knocked down*) dans des caisses en bois et ne sont montées que sur le lieu de vente, sans mode d'emploi et à même le sol, pour une somme qui jusqu'en 2020 ne dépassait pas les 3.000 FCFA (4,5 €) au Togo.

Ce qui différencie également les assembleurs des manufacturiers, c'est l'absence d'innovation – « *la majorité de nos concurrents ne font pas de la R&D, mais de la F&C : « Find and Copy » !* », ricanait un manager de Loncin (Chongqing, 24/7/2018) – et des contrôles de qualité moins exigeants pour garder les prix compétitifs. Face à une production qui, pour les marchés africains, présente de très faibles contenus technologiques, la réelle différence entre les fournisseurs porte donc sur la qualité des pièces qui composent le motocycle.

Les firmes spécialisées dans l'assemblage sont les principales interlocutrices des titulaires des marques

locales ouest-africaines. Ici, il leur est possible de composer, sur catalogue, le modèle qu'ils souhaitent importer. Selon la réputation du fabricant et la qualité des pièces utilisées dans l'assemblage de la moto, le prix d'usine pour un modèle phare comme le CG 125 variait entre 310 et 390 USD en 2019. L'ajout d'éventuels accessoires comme des jantes en alliage, un échappement moins bruyant, une télécommande d'allumage, des repose-pieds plus confortables, un éclairage par led, le montage d'un frein à disque antérieur et la greffe d'un moteur d'une marque réputée fera gonfler la facture d'une cinquantaine de dollars. A partir d'une commande de 3-4 conteneurs, le fournisseur peut consentir des rabais de l'ordre de 10%.

Quant aux grands complexes industriels, ils ne font affaire qu'avec des importateurs en mesure d'assurer une commande annuelle minimale de 20 conteneurs de 40 pieds (environ 4000 motos).

Pour les petites quantités ou dans le cas d'un nouveau client, les usines ne prennent pas de risques et exigent le règlement total de la commande avant la mise en production. Mais de gros importateurs ayant noué des relations de confiance de longue durée avec un manufacturier versent généralement un acompte équivalent à 20% ou 30% du montant global et règlent le restant dû avant l'arrivée de la cargaison au port de destination, en échange du précieux « connaissance » (*bill of lading*), document valant contrat de transport maritime et sésame sans lequel la marchandise ne peut pas être dédouanée.

Jusqu'en 2010, on observe un nombre impressionnant de marques déferler au Togo et dans la sous-région. Leurs créateurs font parfois preuve d'originalité, à tout le moins concernant le label, qui peut évoquer l'aisance économique (Richese), adopter une notion vernaculaire (Ossahra) ou acquérir une connotation géographique (Sahel). D'autres choisissent en revanche de contrefaire le nom de constructeurs réputés. Il est significatif qu'à côté de noms singeant des motos japonaises ou indiennes (Bazuki, contraction de Bajaj et Suzuki ; Keweseki au lieu de Kawasaki), certaines nouvelles productions chinoises soient également objet de détournement. Apparaissent ainsi des marques ouest-africaines ou togolaises comme Sonya ou Sonia (pour Sanya) ou encore Boxanic, Nisonic ou Sakonic (pour Apsonic). Souvent vouées à une vie commerciale plus qu'éphémère, leur apparition souligne en creux que la

compétition pour les marchés ouest-africains n'oppose plus le Japon à la Chine. Il s'agit désormais de départager la production chinoise.

A la fin de mon séjour au Togo en 2020, j'avais dénombré 160 marques, dont 96% d'origine chinoise. Elles représentent les vestiges de cette époque révolue, balayées par de nouveaux acteurs qui vont déterminer des bouleversements majeurs dans la chaîne d'approvisionnement.

III. RETOUR A LOME : LA SATURATION DU MARCHÉ ET LA NAISSANCE DE MONOPOLES (2010 - ...)

Deux entrepreneurs, l'un chinois, l'autre béninois-togolais, vont transformer radicalement le paysage des motos chinoises en Afrique de l'Ouest. Chacun va utiliser des ressources et des compétences différentes acquises au cours de sa fréquentation de la chaîne d'approvisionnement globale.

a. Puissance en avril : le phénomène Apsonic

Zhang Lian est désormais un personnage public, bien connu dans le monde du motorcycle en Chine où il est souvent cité comme exemple de réussite. Son parcours professionnel débute, à l'instar d'autres acteurs du secteur, dans l'usine Jialing de Chongqing, qu'il intègre en 1991 après une formation universitaire en technologie et management. Il quitte définitivement l'usine étatique en 1997 pour devenir entrepreneur. Il découvre le potentiel commercial du Togo en 2002, de la bouche d'un commerçant chinois croisé lors d'une escale aéroportuaire en Afrique du Sud. A Lomé, il crée en 2003 une société d'import-export de motos, Sincerity International, qui commercialise pendant quelques années successivement les marques Jialing, Sukida puis Haojin. Il constitue progressivement un solide réseau de revendeurs, dans toutes les villes du Togo, de Lomé à Cinkassé. Grâce à une connaissance fine du système de production chinois, il fonde en avril 2005 une marque d'importateur, Apsonic, contraction de April et Supersonic. Il va distribuer ses propres motos, produites par Haojin, en parasitant littéralement le réseau de vente de ce fabricant, qu'il continue à représenter jusqu'en 2009, date à laquelle son partenaire, constatant une baisse importante des ventes, rompt le contrat.

La plupart de ses concurrents s'approvisionnaient généralement auprès d'un seul fournisseur basé en Chine et n'avaient donc accès qu'à un nombre limité de modèles. Zhang Lian innove en confiant la fabrication de ses motos à des constructeurs différents, choisis en fonction de la typologie des modèles qu'il commercialise. Sa société est ainsi en mesure de déverser sur le marché d'abord togolais, puis ouest-africain, une variété de motos inédites. Celle qui propulse Apsonic au-devant de la scène en 2009 est produite par Tayo, le deuxième groupe industriel du Guangdong, sous la marque Zontes 125-3A. Son design et sa finition, différents de ceux des autres modèles en circulation, font mouche. Apsonic renomme la moto « Aloba », une expression locale qui veut dire « mon ami », en inaugurant par là une tendance qui rompt avec les sigles froids et anonymes qui caractérisent la production motocycliste chinoise : ses modèles s'appellent Jaguar, Yorobo¹³, Flèche, Z-One. Les deux derniers, fabriqués à Chongqing par des fabricants de renom, affichent des cylindrées plus valorisantes, 150 cc et 170 cc. Un des clubs togolais de motards les plus célèbres, le Gbozo Clan, adopte l'Apsonic Aloba pour animer les rues de Lomé avec ses numéros de cascadeurs. D'autres associations de fans d'un modèle particulier, comme le Z-One, se constituent pour parader en ville ou organiser des sorties à la campagne.

Garantis de commandes régulières et millionnaires, les fournisseurs d'Apsonic lui garantissent l'exclusivité des ventes. La « trading company » chinoise contrôle ainsi toute la chaîne, depuis la production, où elle impose ses prix et ses propres standards qualitatifs aux fabricants, jusqu'à la commercialisation quasiment au détail (cadre de l'usine Bashan, Chongqing, 19/7/2018).

Depuis 2010, la société distribue ses propres pièces détachées. Elle s'approvisionne auprès de 300 fournisseurs en Chine, pour un catalogue qui dépasse les 10.000 références, ses pièces étant compatibles avec des moteurs japonais, indiens et chinois. En 2019, les ventes d'Apsonic pour l'Afrique de l'Ouest dépassaient les 160.000 unités, en plus de 60.000 tricycles, véhicule dont la société truste les ventes dans plusieurs pays (directeur général adjoint, Nansha, 4/11/2019).

¹³ Allusion à l'un des surnoms du roi du coupé décalé ivoirien, DJ Arafat.

b. « Cela s'est accompli » : l'alliance entre un entrepreneur local et le géant de l'industrie motocycliste chinoise

Si pendant les premières années la filière des motos est largement contrôlée par des entrepreneurs chinois, le vent change à partir de 2006. Une nouvelle marque, Sanya, quasi-inconnue en Afrique de l'Ouest, devient en peu de temps le produit le plus vendu sur le marché togolais. Son représentant local n'est pas un néophyte. Issu d'une lignée de commerçants Adja en vélos et motos d'occasion venus du Bénin vers 1960, Émile Méto débute dans le métier comme tant d'autres petits détaillants, en ouvrant une modeste boutique d'huiles moteur et pièces détachées dans la principale artère du centre-ville de Lomé. Après avoir tenté, sans succès, d'entrer en affaires avec des maisons chinoises, il réussit à décrocher en 2005 un contrat d'importateur exclusif de la marque Sanya, groupe industriel né en 1999 à Conghua, près de Guangzhou. Il s'agit d'une usine de taille moyenne, entièrement vouée à l'exportation de sa production, oscillant selon les années entre 200.000 et 260.000 motos. Fait intrigant, ses produits s'imposent sur le marché togolais avec une rapidité fulgurante, « *en une nuit !* », comme me disait un agent commercial chinois rencontré à Guangzhou (9/7/2018). En effet, la marque Sanya représente déjà en 2006 17,7% des motos immatriculées au Togo, détrônant ainsi Sanili, qui ne possède plus que 12,5% des parts de marché (Guézéré, 2008, p.447).

Les raisons de ce succès soudain seraient dues, selon des avis concordants recueillis aussi bien au Togo qu'en Chine, au lancement de modèles qui, tout en étant globalement identiques aux types CG et GN déjà distribués par la concurrence, en diffèrent par des moteurs moins bruyants. Un des griefs des consommateurs, habitués au bourdonnement feutré des moteurs deux temps des anciennes Yamaha, était en effet que les nouveaux moteurs chinois, calqués sur une technologie Honda quatre temps à tiges-culbuteurs, « criaient » et vibraient excessivement. Ces améliorations techniques – un échappement et un moteur plus silencieux – auraient donc permis de « gagner » rapidement le marché local. Cette intuition vient de l'importateur, qui connaît bien le monde des mécaniciens et des conducteurs de taxi-motos. Ces deux catégories socio-professionnelles s'imposent du reste comme les véritable « faiseurs de marques » ou « porte-parole » de l'innovation technologique représentée par les motos chinoises.

Une autre raison, évoquée souvent par les concurrents chinois, aurait trait aux connivences des importateurs nationaux avec les services douaniers, leur octroyant des frais d'importation plus avantageux et donc des marges plus confortables.

Enfin, l'importateur Evamé trouve en Sanya un partenaire industriel réactif aux mutations des goûts et des besoins du marché togolais. Au tournant des années 2010, les consommateurs, surtout les franges les plus jeunes, n'achètent plus que des motos utilitaires. Ils deviennent férus de modèles à l'esthétique plus soignée et aux moteurs plus puissants, à travers lesquels vivre leur passion et montrer leur réussite sociale.

Ces nouvelles marques accompagnent ce phénomène en renouvelant fréquemment leurs modèles. Incapables de suivre ce rythme, les autres fabricants, et les sociétés qui les importaient ou les représentaient, continuent à offrir une gamme étriquée, au design démodé et aux performances limitées, persuadés que leur réputation suffirait à séduire une clientèle ouest-africaine qu'ils jugent prudente, conservatrice et peu exigeante. Ce sera le début de leur chute. Un à un, les anciens protagonistes du secteur quittent discrètement la scène.

Le coup de grâce arrive peu après. Une fois bien installé avec la marque Sanya, son représentant entre en contact avec la plus importante firme de motos en Chine, Haojue. Cette marque appartient au groupe Dachangjiang, fondé à Jiangmen dans le Guangdong en 1992. Une joint-venture avec le japonais Suzuki fait de Haojue le premier fabricant de motocyclettes en Chine et l'un des plus importants au monde. En 2008, année où il commence à exporter en Afrique de l'Ouest, Haojue avait atteint une production de 3 millions d'unités. Attiré par le succès commercial du concessionnaire de Sanya, Haojue lui cède à son tour l'exclusivité de la distribution de ses modèles pour l'Afrique de l'Ouest. D'après son directeur général du département marketing outre-mer, la firme aurait vendu ses produits à prix coûtant à la société togolaise, pour lui permettre de placer cette marque alors inconnue en s'alignant sur les tarifs de la concurrence (Jiangmen, 14/7/2018).

Dès 2014, les motos Haojue caracolent en tête des ventes au Togo : en progression constante, la marque passe de 40,61% des immatriculations

nationales en 2015 à 60,8% en 2019¹⁴. Aux dires de leurs propriétaires, c'est la qualité globale de fabrication perçue qui fait la différence. Le modèle Métro, version « originale » du GN 125, est tellement plébiscité que la clientèle des taxi-motos boude les conducteurs en selle à d'autres marques chinoises. Un deuxième modèle « dame », le Lucky 110 Plus ou Sport, est vite adopté par les jeunes, les femmes et ceux qui ne veulent pas être pris pour un zemidjan.

La société Evamé (« cela s'est accompli » en éwé) connaît une ascension fulgurante. Évincée par Haojue et affectée par une baisse des ventes, Sanya maintient le partenariat avec son agent exclusif : la firme comprend qu'elle peut encore bénéficier, par ricochet, du succès de Haojue. Du reste, pour la majorité des consommateurs, les deux marques seraient produites par la même usine, *quiproquo* que l'importateur local ne se pressera pas de corriger.

La société Evamé érige en 2015 un grand immeuble de huit étages, doté d'un hall d'exposition digne d'une concession européenne. En 2018, une usine d'assemblage de moteurs, motos et tricycles en zone franche prend forme à la périphérie est de Lomé. La même année, 81,9% des motos immatriculées au Togo sont distribuées par ce groupe.

Après des années passées à vivoter, Sanili a fermé définitivement son siège principal à Lomé en 2021. Quant aux entrepreneurs qui s'étaient lancés dans la création de leur propre marque, ils ont pour la plupart disparu ou se sont limités à des marchés de niche, comme certains tricycles ou modèles de motos appréciés dans une région particulière du pays.

c. Une filière qui se stabilise

Vingt ans après ses débuts timides, la filière sino-africaine des motocyclettes en Afrique de l'Ouest a atteint une certaine maturité. Vu depuis la Chine, ce vaste marché de 13 pays représente en 2018 66,70% de ses exportations vers l'Afrique. Le Nigéria et le Togo accueillent les deux tiers de ces flux, le port de Lomé figurant en première position si l'on considère la valeur globale des marchandises (Tab.1).

Au fil du temps, la géographie des fournisseurs a changé, en fonction des itinéraires empruntés par les entrepreneurs transnationaux, des collaborations et des alliances commerciales nouées, mais aussi de l'évolution de la demande des consommateurs locaux et des transformations connues par l'industrie

motocycliste chinoise. Les usines de la région de la rivière des Perles sont désormais les principaux partenaires des importateurs basés à Lomé (73,7% des exportations en 2018 (Fig.1). Le cluster industriel de Chongqing, qui abrite pourtant les principaux exportateurs à l'échelle mondiale (Loncin, Lifan, Yinxiang, Bashan et Zongshen, totalisant à eux seuls près du quart des ventes de motos chinoises à l'étranger), expédie moins de 20% de ses produits vers les côtes du Golfe de Guinée. Plusieurs de ses manufacturiers ont par ailleurs établi des filiales dans le Guangdong, afin de se rapprocher des clients internationaux et des équipementiers qui produisent les parties détachées demandées sur le continent africain. Car importer depuis Chongqing coûte plus cher et demande plus de temps : alors que la durée de production – entre 30 et 45 jours en fonction de la commande – est la même partout, un conteneur embarquant au port de Jiangmen mettra un mois pour arriver à Lomé : il lui faudra 25 jours de plus depuis la Capitale du Brouillard et un surcoût de 500 USD par rapport au prix moyen de 1.820 USD pour le transport d'un conteneur de 40 pieds en 2019.

Pays	Unités	Valeur globale (USD)
Nigeria	456 412	203 834 837
Togo	449 344	236 821 183
Ghana	168 753	99 913 825
Bénin	105 686	55 010 564
Mali	97 795	40 337 921
Sénégal	75 410	31 193 517
Côte d'Ivoire	64 817	26 753 203
Burkina Faso	36 442	17 810 761
Mauritanie	7 876	3 528 657
Niger	5 128	2 731 316
Gambie	4 908	2 232 557
Guinée	1 149	593 815
Sierra Leone	335	293 807
Total	1 474 055	721 055 963

Tab.1- Exportations de motos depuis la Chine vers l'Afrique de l'Ouest (2018)

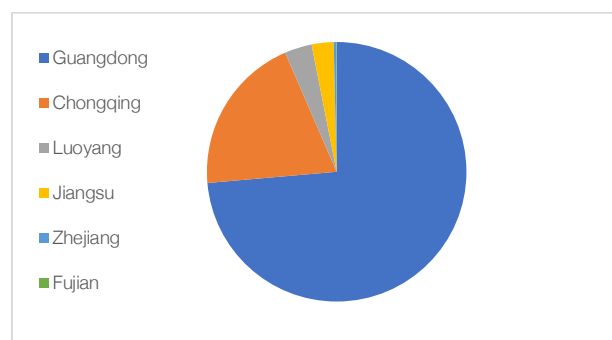


Fig.1- Régions ou villes de production des motos exportées vers le Togo (2018)

¹⁴ Source : Direction des Transports Routiers et Ferroviaires, Lomé.

Cette reconfiguration souligne aussi la forte dépendance de certains industriels chinois à l'égard des marchés ouest-africains. Alors que Loncin, le premier exportateur chinois avec 830.000 unités en 2018, n'écoule vers le port de Lomé que 3% de sa production à l'exportation, des constructeurs comme Tayo ou Sanya, avec respectivement 41,5% et 43,4 % de leurs ventes à l'étranger concentrées sur cette seule destination, friserait la banqueroute si les sociétés importatrices ou les consommateurs locaux devaient s'orienter vers d'autres marques.

Quant aux routes commerciales, elles sont tributaires des dispositifs de régulation des circulations marchandes, en particulier du transit. A titre d'exemple, le récent durcissement des contrôles de la surcharge des camions au Togo a incité la société Apsonic à rediriger ses motos destinées à la Côte d'Ivoire du port de Lomé à celui de Tema au Ghana, où la réglementation serait appliquée avec plus de souplesse (cadre Apsonic, Lomé, 6/5/2020).

A l'autre bout de la chaîne de marchandises, il y a autant de trajectoires différentes que de pays : au Mali, c'est la marque KTM et ses modèles « Jakarta » produits par le groupe Tian Ma qui écrase la concurrence ; au Burkina Faso, ce sont les contrefaçons des scooters Yamaha qui dominent le marché (Khan-Mohammad, 2020) ; au Bénin, on assiste à une forte percée des marques indiennes comme Bajaj et à la bonne tenue de Dayang. Au Togo, siège des principales entreprises d'importation et commercialisation des motocyclettes chinoises, le marché a été définitivement conquis par Haojue. Mais globalement, dans l'espace économique desservi par le port de Lomé, ce sont les sociétés Apsonic et Evamé qui importent le plus grand nombre de conteneurs, respectivement 5.800 et 4.780 en trois ans (2016-2018)¹⁵.

Notons enfin que les acteurs de la filière se sont progressivement formalisés : ils sont tous enregistrés à la Chambre de Commerce, ils protègent leurs marques et leurs modèles auprès de l'Organisation Africaine pour la Propriété Intellectuelle (OAPI), ils ont pendant quelques années animé un groupement d'importateurs de motos censé défendre leurs intérêts vis-à-vis de l'administration douanière et des transports publics, ils investissent dans des activités d'intérêt public et de mécénat.

CONCLUSION

DES MOTOS « MADE IN CHINAFRICA » ?

Il y a vingt-cinq ans, l'assemblage de phénomènes appartenant à des échelles fort différentes a fourni la matière dont s'est nourrie l'épopée commerciale, industrielle et humaine racontée dans ces pages. Des usines chinoises obligées, pour survivre, à écouler à l'international une production aussi pléthorique que pauvre en contenus technologiques. Des sociétés africaines confrontées à des processus d'urbanisation rapide et massive, dans lesquelles les besoins incompressibles de mobilité individuelle sont mortifiés par un très faible pouvoir d'achat. Des transfuges de l'industrie motocycliste chinoise en quête d'argent et de dépaysement. Des commerçants ouest-africains sur les pistes transnationales des marchandises chinoises. Des hubs globalisés, des places marchandes : le port de Lomé, la Foire de Guangzhou, le marché de Cinkassé, le cluster de Chongqing, reliés par une marchandise, la moto, que la circulation dans le temps et dans l'espace a transfigurée. Les motocyclettes de l'Empire du Milieu n'ont plus ce statut d'objet anonyme, *low cost*, acquis malgré soi et faute de mieux. Certaines surfent même sur une identité de marque des plus flatteuses, comme l'atteste le phénomène Haojue.

Les processus décrits dans cet article correspondent au fonctionnement de ce qu'il a été convenu d'appeler des « chaînes de marchandises dirigées par les clients » (*buyer-driven*) (Haugen, 2018, p. 310). « *At the customer's request* » est la devise de la majorité des usines exportatrices, vers l'Afrique et ailleurs. La configuration des motocyclettes qui filent aujourd'hui sur les routes ouest-africaines doit beaucoup à ces va-et-vient incessants entre sites de production et lieux de consommation, à ces voyages discrets mais constants des importateurs, chinois comme africains, mais aussi des représentants des usines, de courtiers en affaires, de mécaniciens et techniciens.

Loin de la rhétorique du « gagnant-gagnant » entretenue dans les sommets sino-africains, les acteurs de la filière des motos ont construit des formes de « *mistrustful collaboration* » (Schmitz, 2021, p.349) typiques de la rencontre entre entrepreneurs africains et chinois. Les uns maîtrisaient les pratiques commerciales et les administrations nationales, les

¹⁵ Source : données des compagnies maritimes.

autres savaient s'orienter dans le paysage complexe des fabricants de motocycles.

Ainsi, en dépit des nombreuses contraintes qui encadrent et orientent la production motocycliste chinoise, ces engins sont aussi et surtout une coproduction sino-africaine, alimentée par des représentations mutuelles, des astuces techniques, des désirs partagés de réussite et d'élévation sociale. Des motos « Made in Chinafrica ».

Bibliographie

- Appadurai A. (ed), 1986, *The social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge University Press.
- Bertoncello B. & Bredeloup S., 2007, De Hong Kong à Guangzhou, de nouveaux "comptoirs" africains s'organisent, *Perspectives chinoises*, n° 1, pp.98-110.
- Chappatte A., 2014, Chinese products, social mobility and material modernity in Bougouni, a small but fast-growing administrative town of southwest Mali, *African Studies*, n°73(1), pp.22-40.
- Fujita M., 2013, Exploring the sources of China's challenge to Japan: models of industrial organisation in the motorcycle industry, *IDE Discussion Paper*, n° 419, 40 p.
- Ge D. & Fujimoto T. 2004, Quasi-open Product Architecture and Technological Lock-in: An Exploratory Study on the Chinese Motorcycle Industry, *Annals of Business Administrative Science*, n° 3(2), pp. 15-24.
- Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, L'Harmattan, 374 p.
- Guézéré A., 2008, *Oleyia (taxi-moto) : Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*, Thèse pour l'obtention du grade de docteur en géographie, Université de Lomé, 455 p.
- Haugen H.Ø., 2018, Petty commodities, serious business: the governance of fashion jewellery chains between China and Ghana, *Global Networks*, n° 18, 2, pp.307-325.
- Hountondji D. Y., 2019, *Les usages sociaux et symboliques des motos de fabrication chinoise au Togo : étude de cas dans la ville de Lomé*, Thèse de doctorat d'anthropologie de l'Université de Lomé, Lomé, 309 p.
- Huchet J.-F., 2015, Du dirigisme au réalisme : la politique industrielle chinoise à l'heure de la globalisation. Chine, Inde : les firmes au cœur de l'émergence. J.-F. Huchet, X. Richet and J. Ruet. Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Igué J.O. & Soulé B.G., 1992, *L'État-entrepôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise ?* Karthala, 207 p.
- Jastrabsky É., 2006, Le poids de Canton, *Outre-Terre*, n°15, pp.161-177.
- Jin X., Weber K. & Xu J., 2008, The China Import and Export (Canton) Fair: A Trade Show in Transformation, *Proceedings of International Convention Exposition Summit (ICES 2008)*, Queensland, Griffith University.
- Kernen A. & Khan-Mohammad G., 2014, La révolution des produits chinois en Afrique. Consommation de masse et nouvelle culture matérielle, *Politique africaine*, vol. 134, n° 2, pp.111-132.
- Khan-Mohammad G., 2020, 'Counterfeiting' in the African-Asian Trade: 'Fake', 'Original', and Everything In-between, *AfrAsian Transformations*, Brill, pp.301-319.
- Khan-Mohammad G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : une affaire d'Etat*, thèse de doctorat, Faculté des Sciences Sociales et Politiques, Université de Lausanne, 620 p.
- Knowles C., 2014, *Flip-flop: A Journey through Globalisation's Backroads*, Pluto Press.
- Kopytoff I., 1986, The cultural biography of things: Commoditization as process, I-in A. Appadurai (ed.) *The social life of things: Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, pp.64-91.
- Marcus G., 1995, Ethnography in/off the World System: the emergence of Multi-sited ethnography, *Annual Review of Anthropology*, n° 24, pp. 95-117.
- Mathews G., Dan Lin L. & Yang Y., 2017, *The World in Guangzhou. Africans and Other Foreigners in South China's Global Marketplace*, Chicago University Press.
- Mathews G., 2016, Médiateurs culturels africains en Chine du Sud, *Entrepreneurs africains et chinois. Les impacts sociaux d'une rencontre particulière*, in G. Karsten and M. Laurence (eds.), Karthala, pp.95-126.
- Pétric B., 2022, *Château Pékin. La France, le vin, la Chine*, Le bruit du monde, 300 p.
- Sanjuan Th., 2012, Métropolisation et villes de second rang dans les pays-continent : l'exemple de la Chine, in : Franck M, Taillard M.C. & Goldblum C. (dir.) *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : Métropolisations en mode mineur*, CNRS Éditions.
- Schmitz C. M.-T., 2021, Making Friends, Building Roads: Chinese Entrepreneurship and the Search for Reliability in Angola, *American Anthropologist*, n° 123(2), pp.343-354.
- Siu H. F. & McGovern M., 2017, China-Africa Encounters: Historical Legacies and Contemporary Realities, *Annual Review of Anthropology*, n° 46, pp.337-55.
- Sugiyama Y., 2003, The Structure of Chinese Motorcycle Industry and the Strategies of Japanese Companies, *China's Economic Development and Structural Change in East Asia*: 242-262.

Sylvanus N., 2022, Privatising the Port: Harboursing Neoliberalism in Lomé, in: Lamarque H. & Nugent P. (eds.) *Transport Corridors in Africa*, James Currey, pp. 155-179.

Tastevin Y.Ph., 2015, Bajaj en Égypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique, *Autrepart*, n° 76, pp.127-146.

Tsing A., 2018, *Le champignon de la fin du monde : sur la possibilité de vivre sur les ruines du capitalisme*, La Découverte.

*Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique :
commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation*

Circuits d'approvisionnement et de commercialisation des motos et tricycles asiatiques à Maroua (Cameroun)

The two- and three-wheelers supply routes and trading operations in the City of Maroua (Cameroon)

Nicolas TEOUGAM

Enseignant-chercheur, Département de Géographie, FALSH / Université de Maroua, BP 46 Maroua (Cameroun)*

Résumé

En raison de l'absence d'une offre publique de mobilité urbaine dans la ville de Maroua, capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, les véhicules de deux et trois roues (V2-3R) y sont devenus l'unique moyen de transport des personnes et des marchandises. La présente étude analyse ce mode de transport non conventionnel sous deux aspects fondamentaux et peu documentés : le système d'approvisionnement de la ville et la commercialisation de ces engins fabriqués en Asie. Après avoir cartographié les voies maritimes de leur acheminement, des terminaux portuaires de Chine et d'Inde à ceux de Douala et Lagos dans le Golfe de Guinée, des observations empiriques *in situ* ont précédé des entretiens semi-structurés avec les acteurs de la commercialisation des motocyclettes, dont 450 mototaximen de deux roues et 60 de trois roues. Il ressort de ces efforts que les approvisionnements de V2-3R, mobilisés en paquets de pièces détachées sur camions de 12 à 18 roues et par routes terrestres Douala-Maroua et Mubi-Maroua, s'écoulent plus en commerce informel que par voie de commercialisation réglementaire. L'étude indique aussi que ce commerce informel, base d'une économie de débrouillardise ancrée dans la société, constitue un tremplin d'autonomisation de milliers de chômeurs pour qui TVS HLS Plus (deux roues) et Royal (trois roues) sont réputés plus rentables que les autres marques de V2-3R.

Mots-clés

Circuit, approvisionnement, emprise monopoliste, mototaximan, convoyeur.

Abstract

In Maroua, the capital of Cameroon's Far-North Region, urban transport service is entirely dominated by the non-conventional two- and three-wheel motorcycles. This study assesses two of its literature-deficient fundamental aspects, namely the supply system and the trading practices. After mapping their sea routes stretching from the Chinese and Indian port terminals to those of Douala and Lagos in the Gulf of Guinea, empirical *in situ* observations have been conducted, followed by semi-structured interviews of 450 two-wheel professional mototaximen and 60 three-wheel ones. The results show that these vehicles, manufactured in Asia, reach Maroua through two supply routes: Douala-Maroua where the businessmen officially abide by the trade rules and taxes, and Mubi-Maroua whereby a dendritic road network informally channels the imports. The study also demonstrates that the import of those vehicles trend upward, and shows that the two-wheeler mototaximen prefer buying India's TVS HLS Plus, while Chinese Royal is their three-wheeler favorite choice. It finally unveils the socio-economic dimension of the massive adherence of the unemployed young urban citizens who rely on the financial benefits of these bikes to sustain their families and engage in other investments. This assessment of Maroua's two- and three-wheelers deserves continuation, so that the economic role of the informal trade and the statistical recording system be also addressed.

Keywords

route, supply, monopolistic imprint, mototaximan, motorcycle transporter.

* teougam@mail.com

INTRODUCTION

Au nombre des saisissants contrastes de paysages urbains actuels des pays développés et d'Afrique subsaharienne, figurent en bonne place la différence morphologique des systèmes de transports : les premiers montrant des infrastructures modernisées grâce à leur avancée technologique et les seconds très majoritairement caractérisés par le visage chaotique d'une mobilité urbaine à dominante de minibus et de motocyclettes. Ces derniers traduisent la qualité défailante de l'offre de services publics de mobilité à des populations urbaines caractérisées par une démographie sans cesse croissante.

En effet, quoique l'Afrique subsaharienne soit très peu urbanisée au milieu du XX^e siècle (Coquery-Vidrovitch, 2006), mais où la démographie surpassera 2 milliards d'âmes en 2050, le United Nations Department of Economic and Social Affairs (2019) constate que sa population urbaine de 1960, 1990 et 2020 représente respectivement 15%, 27% et 41% de la population totale. Il va de soi que pareille donne de forte démographie des villes d'Etats de faible niveau de développement économique (Boussière & Madre, 2022), réputés pour leurs systèmes nationaux de transport en crise (Poiani & Stead, 2016), constitue un enjeu-clé pour la gouvernance municipale (World Bank, 2022). Cette crise remonte aux années 1980/1990 d'imposition des Programmes d'Ajustement Structurel par les institutions de Bretton Woods, les Etats subsahariens aux ressources de plus en plus limitées opérant le très impopulaire choix de libéraliser le secteur des transports urbains géré jusque-là par les sociétés publiques et parapubliques telles que SOTRAC au Sénégal, X9 au Burkina, SOTUC au Cameroun, SOTRA en Côte-d'Ivoire, etc. Depuis lors, les dysfonctionnements et le démantèlement de ces embryons de réponse étatique à la mobilité intra- et interurbaine des populations par les bus conventionnels ont favorisé l'émergence du business informel des engins non conventionnels, en particulier des mini-bus et des véhicules privés de deux et trois roues (V2-3R) de transport marchand. Aujourd'hui, la preuve vivante de leur intégration définitive dans les mouvements quotidiens des subsahariens résonne-t-elle abondamment dans leur vernaculaire : Okada à Lagos, Boda-Boda à Kampala, Zémidjan à Cotonou, Benskin à Douala, Oléyia à Lomé, Jakarta au Sénégal, etc.

L'irruption des V2-3R dans les cités subsahariennes, en bien plus qu'en mal, bouscule et remet en cause la mobilité urbaine classique. Certes, une anarchie évidente est associée à l'usage prédominant de ces engins sur la voie publique, notamment les accidents provoqués par leur conduite anarchique, les actes de violation fréquente des prescriptions de contrôle de la circulation, sans oublier la pollution (bruits assourdissants et gaz à effet de serre). En dépit de ces préoccupantes externalités, inhérentes à un mode de transport désormais devenu incontournable, toute suspicion qui le perçoit comme un problème public ou un fléau social (Keutcheu, 2015) se dissipe au profit du consensus autour de son utilité socioéconomique. Preuve de la résilience et de l'économie de survie dans le contexte géographique d'une Afrique subsaharienne en mutation (Dubresson & al., 2011), l'usage massif des V2-3R de transport urbain participe de l'économie de la débrouille et de l'inventivité sociale (Godard, 2022 ; Kengne, 2015). Grâce à la motocyclette qui remplace désormais les bus des anciennes sociétés de transport collectif, la nouvelle mobilité urbaine s'étend et se démocratise dans beaucoup de villes : elle offre des prix taillés sur mesure du pouvoir d'achat des populations urbaines, réduit l'inaccessibilité de certaines localités due à des routes pas toujours viables, procure des emplois de transport urbain aux jeunes chômeurs (BAD, 2015), comme au Nigéria voisin où on en dénombre plus de 500.000 pour la seule ville de Lagos (Kumar, 2011). Véritable réponse « par le bas » à la crise des transports urbains classiques (Daz Olivera & al., 2007), le transport informel occupe le vide que les Etats subsahariens n'ont pu combler.

Maroua, capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, (Fig.1) offre un laboratoire indiqué pour l'observation et l'analyse du transport urbain par les V2-3R privés, ce mode étant le moyen populaire de mobilité des personnes et des marchandises aussi bien à l'intérieur de la ville qu'entre le centre-ville et les petites villes périphériques (Bogo, Gazawa, Méri, Salak, Dargala). Très faiblement industrialisée, plus éloignée des ports et des centres camerounais d'impulsion économique (situés dans la partie méridionale) et plus dépendante du Nigéria voisin, la ville de Maroua ne doit son développement que grâce à son ouverture sur l'extérieur (Roupsard, 1987), en particulier par l'opportunité d'échanges transfrontaliers Nigéria-Cameroun. Les flux Mubi-

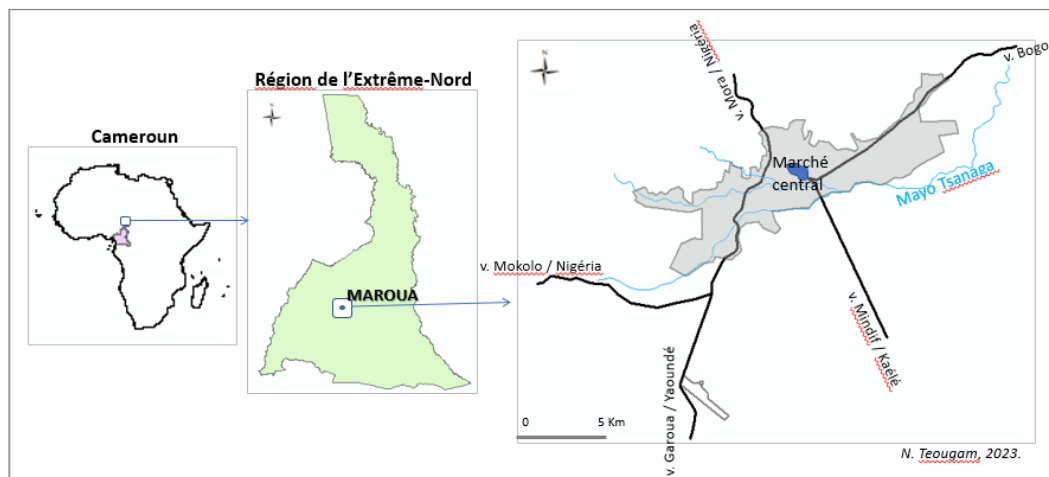


Fig.1- Localisation de Maroua

Maroua matérialisent dès lors l'un des terminaux et l'une des dernières frontières du capitalisme de la « Chindiafrique » (Boillot et Dembiski, 2014), preuve que la mondialisation discrète et par le bas (Choplin & Pliez, 2018) peut d'autant plus s'opérer au moyen de V2-3R que des pôles de réexportations peuvent naître (Tastevin & Pliez, 2015). A Maroua, la population urbaine doublant tous les dix ans depuis 1976 (BUCREP, 2005) et ne se mouvant que par ces seuls engins, leur emprise totale sur la mobilité concrétise les profondes conséquences sociales des produits de la Chine devenue premier partenaire économique de l'Afrique depuis 2009 (Kernen & Mohammed, 2014). Aujourd'hui, la motocyclette y est d'utilité si vitale et incontournable que toute interdiction de sa circulation, même pendant quelques heures, peut déclencher un mouvement de contestation sociale. Les autorités administratives en avaient pris la mesure en 2016-2017 et avaient dû vite lever pareille décision impopulaire, initialement prise pour limiter les mouvements des islamistes djihadistes de Boko Haram.

Dans cette capitale régionale créée depuis 1983, réputée être la première destination touristique du Cameroun, dotée de moins de 20 km de routes viables, le transport urbain par le seul moyen des V2-3R devrait préoccuper sa gouvernance. Pour tout visiteur, pareille curiosité de déplacement intra- et périurbain interpelle également : en quoi et pourquoi, depuis plus de 40 ans, ces engins s'imposent-ils comme l'unique moyen populaire de mobilité urbaine ? En amont de la mobilité des hommes et marchandises, se pose la question de l'approvisionnement, mieux, des modalités

d'acheminement de ces véhicules dans la ville de Maroua où leur commercialisation obéit à une logique plus informelle que conforme à la réglementation prescrite. La présente étude postule que l'historique emprise monopoliste des V2-3R sur la mobilité urbaine y tient en raison de leur double utilité : socio-économique en tant que pourvoyeurs d'emplois pour les milliers de jeunes désœuvrés, et sociale en tant que solution adaptée à l'offre déficitaire de service public de transport urbain. *In situ*, une fois que l'acheminement des V2-3R à Maroua est cartographié, la démarche d'observation (directe et indirecte) des lieux et des acteurs de la commercialisation obéit à une logique monodirectionnelle A-B-C de cet approvisionnement : A, représentant les lieux (Douala et Mubi) de commande des motocyclettes, B les routes Douala-Maroua et Mubi-Maroua de leur convoi à C, le lieu (Maroua) de livraison et de commercialisation de ces commandes.

Cette étude envisage l'emprise monopolistique des V2-3R sur la mobilité urbaine à Maroua en trois points. Elle montre que cette emprise s'inscrit dans la durée, depuis une cinquantaine d'années (première partie), grâce à un double système d'approvisionnement : par importation intérieure à partir du port camerounais de Douala et par importation transfrontalière Nigéria-Cameroun (deuxième partie). La troisième partie lie ladite emprise à la commercialisation massive des V2-3R sur le marché de la ville, suivant une pratique plus informelle que formelle.

I. TRAJECTOIRE HISTORIQUE DE L'UTILISATION DE LA MOTOCYCLETTE A MAROUA

Le parc actuel des motocyclettes de transport urbain dans la capitale de la Région de l'Extrême-Nord se compose essentiellement des deux et trois roues. L'historique de sa reconstitution montre qu'il n'en a pas toujours été ainsi. En cinquante ans (1972-2022) et par le concours des facteurs démographiques et socio-politiques, il s'est développé et diversifié en deux grandes phases non nettement distinctes : 1972-1990 et 1990-2022. A chacune de ces périodes, correspond une famille d'engins d'origine géographique précise.

a. De la bicyclette aux premiers engins de deux et trois roues : 1972-1990

La physionomie de l'imposant parc de motocyclettes de deux et trois roues et leur monopole total sur la mobilité urbaine à Maroua peut laisser suggérer que les premières marques de cette mobilité ont été imprimées par ces engins. Pourtant, il n'en est rien, comme le reconnaissent unanimement I. Adamou (ancien taximan), Djougoudoum (vétérinaire mécanicien), B. Hassan et O. Abba (consultés le 05 novembre 2022 au Marché de Maroua III). Pour eux, la bicyclette est l'ancêtre des véhicules de transport urbain à Maroua, grâce à l'initiative d'un pasteur d'église protestante résidant à Ouro Zangui (localité de la périphérie sud de Maroua). Moyennant une somme d'argent, il avait l'habitude en 1970/1971 d'aider ses voisins qui se rendaient au centre-ville, en les transportant sur sa bicyclette de marque française Zéphyr. De la sorte et sans le savoir, ce pasteur venait d'innover. En tant que pionnier de la formation de l'embryon de transport urbain à Maroua, il posait ainsi les jalons du futur mode de mobilité entre la périphérie et le centre-ville. Son initiative lucrative isolée a ensuite inspiré certains opportunistes et a donné lieu au système de location payante des bicyclettes Zéphyr et des premières motocyclettes (Peugeot), toutes deux des marques françaises. Cette location (haya en langue fulfulde local) consistait, pour tout demandeur, à payer le tarif de 100 FCFA par tranche d'heure, 500 FCFA la journée et 750 FCFA en cas de location allant jusqu'au lendemain matin. Au centre-ville de Maroua, quatre points abritaient cet embryon de transport urbain monnayé : l'ancien secteur Bogo/Petté de l'actuel Marché de Maroua III, l'extérieur oriental de ce lieu (en allant vers Duggoy), Ioumo sawas (l'espace de la

devanture de l'actuel bâtiment du parti RDPC) et la devanture de l'actuel bâtiment de la Maison de l'Artisanat.

Jusque-là, il n'existe pas de transport urbain véritable dans la bourgade capitale départementale du Diamaré, peuplée seulement de 67187 individus en 1976 (BUCREP, 2005). L'engouement pour la motocyclette d'usage de transport marchand ne prend de l'ampleur qu'à la faveur de certains moments-clés de son histoire. D'abord, l'organisation du référendum national de 1972, consultation populaire au sujet de l'unification des deux Cameroun (République du Cameroun et Southern Cameroons), qui a mobilisé beaucoup de personnes et a vu la motocyclette Peugeot Zéphyr devenir un moyen de transport payant. Ensuite, l'érection de cette ville en capitale régionale en 1983, accroissant la demande de mouvement des fonctionnaires à l'intérieur urbain où la population a doublé et atteint le seuil de 123.296 âmes (BUCREP, 2005). Mais, c'est surtout l'organisation du Comice Agropastoral de 1988 qui a favorisé la multiplication des mototaxis à Maroua. Les premiers opérateurs et pionniers du transport urbain de cette ville s'inspirèrent du modèle de mobilité par mototaxi Suzuki Shagari et AS dans les villes du nord-est du Nigéria voisin (notamment Maiduguri, Banki et Mubi).

Ce premier âge (1972-1990) de l'historique de la motocyclette à Maroua porte donc les marques des V2R de fabrication française (Peugeot), qui ont ensuite timidement laissé la place aux Suzuki A100 et AS d'origine japonaise. En plus de ces motocyclettes privées de transport public marchand, le parc des V2R de Maroua se composait également des marques japonaises Suzuki Super Zaki, Honda RoadMaster, Kawasaki (GTO, KH), Yamaha AG. Le prix d'achat de ces marques de motocyclettes, plus chères, ne pouvait être supporté que par la classe moyenne, composée majoritairement des fonctionnaires de l'administration publique et des cadres des organisations non gouvernementales au revenu annuel assez consistant.

b. Depuis les années 1990 : l'emprise monopoliste des véhicules de deux et trois roues.

Le gouvernant municipal de Maroua n'offrant toujours pas de service public de transport urbain, incapacité qui persiste jusqu'à ce jour, deux facteurs majeurs ont contribué au développement du business

des mototaxis privées de transport urbain. En premier, la forte demande croissante de service de transport, elle-même liée à l'extension spatiale de la ville et surtout à l'augmentation de la population. Avec la démocratisation de la vie politique au Cameroun à partir de 1990, la compétition pour la quête des suffrages au profit des différents partis a conféré à la motocyclette un double statut : de caisses de résonance des mouvements sociaux, comme au Togo (Assogba, 2017 et 2021) et d'engin providentiel de mobilisation rapide des masses populaires pour les meetings et les élections présidentielles, législatives et municipales (Djouda Feuio, 2014 ; Keutcheu, 2015).

Pour les jeunes désœuvrés et chômeurs de la ville de Maroua connue pour son faible taux de scolarisation, ces engins deviennent d'autant plus une source d'emploi rentable qu'ils comblent les besoins de déplacement des populations. C'est également au cours des années 1990 qu'apparaît la stratégie de contrat d'investissement individuel dans le transport à Maroua. Par ce partenariat gagnant-gagnant d'une durée précise (10 à 15 mois), le preneur (mototaximan) verse au propriétaire de la motocyclette la somme équivalant à 150% de son prix achat, en contrepartie de quoi cet engin lui est définitivement cédé. C'est cette stratégie qui a multiplié l'effectif des mototaxis dans cette ville dont la population est passée de 20.1371 en 2005 à 471.424 en 2020 (BUCREP, 2005). Entre temps, avec la création de l'Université de Maroua et d'un Quatrième Secteur Militaire dans la Région de l'Extrême-Nord, l'afflux des milliers d'étudiants et de fonctionnaires de la sécurité a accru la demande de transport.

Le monopole des V2-3R sur le transport public marchand à Maroua a également été rendu possible grâce à la diversification des approvisionnements. Dans cette ville, les prix de leur achat chez l'unique concessionnaire Gand Bazar (depuis 2016) sont élevés, car y incluant les coûts de transport Douala-Maroua et les frais connexes (douaniers et d'assurance). Il n'est donc pas surprenant de constater que, profitant de l'assouplissement des normes de contrôle de conformité des véhicules d'usage commercial, les opérateurs de ce secteur d'activité socio-économique recourent à d'autres sources d'approvisionnement. En particulier, comme la Banque Mondiale (2013) l'atteste, la facilité de la proximité frontalière attractive des marchés nigériens de Banki et de Mubi leur permet d'importer, à moindre

coût, d'importantes quantités variées de motocyclettes d'origine asiatique (TVS HLS Plus, Hero, Bajaj, Haojue, Nanfang, Lifan, Qingqi, Loncin, Zongshen, Royal, Jialing, Qlink, Senke, etc.). Le contexte d'échanges transfrontaliers avec le géant économique nigérian permet de pourvoir à l'essentiel des V2-3R, tous fabriqués en Asie, grâce auxquels s'accroissent les mouvements des personnes et des biens sur les artères intra- et périurbaines de la capitale régionale de l'extrême nord. De la sorte, cette ville s'intègre ingénieusement dans le système global de distribution des commodités produites par les constructeurs asiatiques (Choplin & Pliez, 2018).

II. LA HAUSSE CONTINUE DES IMPORTATIONS DE MOTOCYCLETTES

L'approvisionnement marchand des V2-3R, fabriqués en Asie, intègre Maroua dans le schéma global de la mobilité des commodités. Il permet de connecter cette ville de l'extrême nord du Cameroun (échelle locale) à la matrice d'ensemble (échelle globale) du réseau de commerce de ces commodités.

a. Routes et mécanismes d'approvisionnement

La presque totalité des motocyclettes de deux et trois roues commercialisées au Cameroun n'est fabriquée ni sur le territoire national, ni en Afrique. Celles qui couvrent la demande des populations et des commerçants de la Région de l'Extrême-Nord du Cameroun et de la ville de Maroua sont embarquées des ports de Guangzhou, Shanghai, Xiamen, Fuzhou, Ningbo, Tianjin, Shenzhen en Chine ou de ceux de Chennai, Kolkata, Nhava Sheva et Visakhapatnam en Inde. Les mouvements de ces commodités acheminées d'abord par voie maritime, puis par voie terrestre, attestent des échanges croissants entre ces deux puissances économiques asiatiques et l'Afrique. L'espace économique de commerce Chine-Afrique et Inde-Afrique ainsi constitué est désormais connu sous le concept de Chindiafrique (Boillot et Dembinski, 2014). Les routes de convoi maritime des V2-3R, des ports de Chine et d'Inde aux ports ouest-africains (Golfe de Guinée), sont les mêmes que celles des autres marchandises affrétées par les sept grands armateurs du commerce maritime en 2022, classés en fonction du critère cargo shipping capacity : le suisse Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), le danois A.P. Moller-Maersk Group (Maersk), le français CMA-CGM Group (CMA), le chinois China

Ocean Shipping Company (COSCO), le nippon Ocean Network Express (ONE) et l'allemand Hapag-Lloyd. Dans le cas des motocyclettes, ces sociétés internationales d'expédition de conteneurs les classent tels que conditionnés en usine, par cargaisons ou kits de pièces détachées CKD (Completely Knocked Down) de deux manières : soit dans un seul paquet soit, et le plus souvent, en double (le moteur dans des caisses en cartons consolidés et les autres pièces des châssis dans des caisses en bois). Quel que soit le modèle d'emballage, en général, la desserte des pays africains est facturée plus chère que celle des pays d'Europe. Par exemple, par relevé de tarif communiqué par Maersk le 21 décembre 2022, les tarifs du shipping maritime d'un conteneur 40 pieds standard de pièces de voiture et de motocyclettes neuves sont de \$2530.00 de Shanghai à Amsterdam (Pays-Bas), contre \$3800.00 de Shanghai à Apapa (Nigéria). Le 08 février 2023, Service West Africa Express précise que ce coût est de \$3718.43 pour les armateurs ANL WYONG, APL HOLLAND et CMA CGM MOA partant de Shanghai pour Douala les 06 avril, 23 février et 02 mars 2023 respectivement. Au départ du port de Laem Chabang (Thaïlande) le 04 mars 2023, en direction de celui de Douala, ce tarif est de \$3,503.00. A l'inverse, pour le même type de conteneur embarqué d'Amsterdam

(Pays-Bas) pour Douala, Maersk charge \$1925.00.

La durée du transit est la deuxième variable de l'expédition des conteneurs des motocyclettes par voie maritime. Au dernier trimestre 2022, ce temps est de 26 à 40 jours pour HART Logistics, des ports d'Inde à ceux du Nigéria. Par exemple, il est le même, 26-36 jours, de chacun des ports indiens de Chennai, Kolkata, Visakhapatnam et Nhava Sheva au port nigérian de Tin Can Island Port (Lagos). De Cape Town (South Africa) à Lagos (Nigéria), les vaisseaux de MSC font ce trajet en 14-16 jours, à l'instar du CAPRI ZA249A qui quitte Chennai Port le vendredi 06 janvier 2023 et arrive à Tin Can Island Port de Lagos le vendredi 20 janvier 2023. En suivant le modèle Maersk de lignes de transport maritime few 1 westbound China-Cameroon (Shanghai-Douala) et few 2 westbound China-Nigeria (Xiamen-Onne Seaport), les linéaires consistent en une série d'escales portuaires. Dans le premier cas, de l'embarquement à Shanghai au débarquement à Douala, il faut 42 jours de temps de transit au navire Maersk pour relier les deux ports, les trois premiers étant la durée d'embarcation des cargaisons sur les côtes chinoises. Les autres 39 jours représentent le temps pour traverser les eaux océaniques, avant d'accoster aux ports ouest-africains de Cotonou, d'Abidjan et de Douala (Fig.2). Dans le deuxième cas

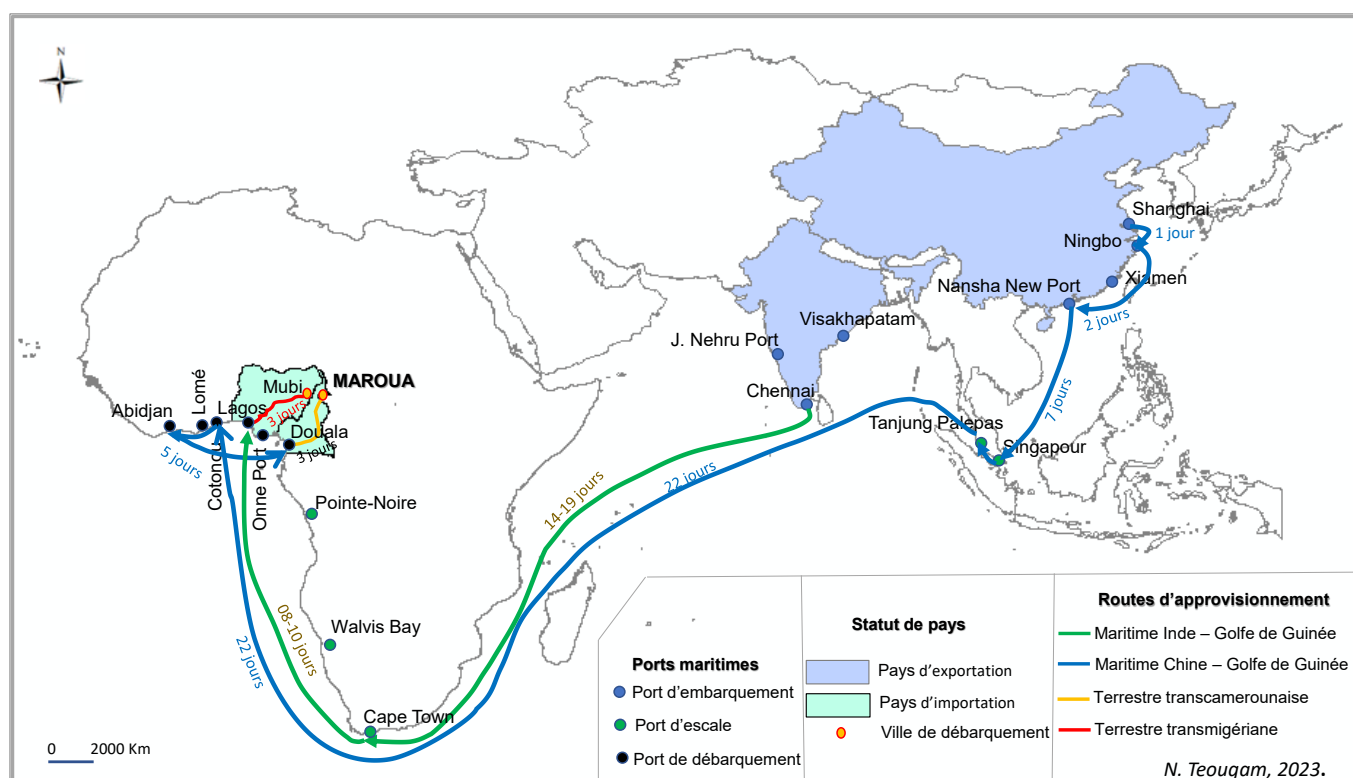


Fig.2- Approvisionnement camerouno-nigérian en motocyclettes sino-indiennes

de voie maritime, de Xiamen à Onne Seaport, la durée du trajet est de 49 jours. Les ports d'escale sont Shanghai, Ningbo et Nansha New Port sur les côtes chinoises, Singapore et Tanjung Pelepas dans les eaux de Malaisie, Walvis Bay en Namibie, Pointe-Noire au Congo et les ports nigériens de Apapa et Tin Can Island Port. Au total, ce navire séjourne 14 jours dans les eaux côtières chinoises, 10 dans les eaux de Malaisie et 14 sur les côtes africaines, de la Namibie au complexe portuaire du Nigéria.

Des ports de Douala et de Lagos où les conteneurs de V2-3R sont soumis aux formalités de débarquement et de dédouanement, commence le convoi de ces cargaisons par deux routes terrestres au moyen de camions de 12 à 18 roues, en direction du nord-Cameroun et du nord-Nigéria (Fig.2). Dans les deux cas, dans ces engins qui effectuent le trajet en trois jours, les motocyclettes sont disposées de la même manière, à savoir en pièces détachées, les moteurs dans des cartons et les autres composantes des châssis dans des caisses. La première route, transcamerounaise Douala-Maroua, passe par les Routes Nationales n°3 (Douala-Yaoundé), 10 (Yaoundé-Bertoua) et 1 (Bertoua-Maroua), sur près de 1.600 kilomètres. Peu de commerçants acceptant de supporter le coût élevé de dédouanement et de transport, seul le concessionnaire Grand Bazar est connu pour y convoyer ses V2-3 et les techniciens qui assembleront ces engins en pièces détachées à leur arrivée à Maroua. La seconde, transnigériane Lagos-

Mubi, connecte Lagos à Abuja, avant d'atteindre Mubi dans l'Adamaoua State, en passant par Jos, Bauchi et Gombe, soit une distance totale de près de 1.700 kilomètres. Des centaines de camions la fréquentent chaque année, appartenant à des sociétés nigériennes dotées de magasins dans les villes du nord-Nigéria où les motocyclettes sont commercialisées. C'est dans ces marchés que les commerçants du nord-Cameroun, du Niger, du Tchad et de la RCA s'alimentent. La forte prégnance du commerce informel et la vocation économique tertiaire de la ville de Maroua (Seignobos, 2000) la font d'autant plus dépendre de Mubi que les prix des commodités commandées au Nigéria sont plus avantageux que ceux des produits en provenance de la partie méridionale du Cameroun.

C'est dire que l'approvisionnement de Maroua en V2-3R par voie terrestre s'opère finalement sur deux corridors de direction contraire. Le premier est celui d'acheminement des engins suivant une direction méridienne sud-nord : Douala-Maroua en territoire camerounais, en trois jours. Le deuxième circuit d'approvisionnement ou circuit transfrontalier, de direction ouest-est Mubi-Maroua (Fig.3), est celui par lequel passe la plus grande partie des motocyclettes commercialisées dans cette ville. Les entretiens avec les commerçants et convoyeurs de paquets de pièces de motocyclettes détachées permettent d'identifier quatre principales routes, le trajet Mubi-Maroua ne durant qu'au maximum 24 heures. La première et plus

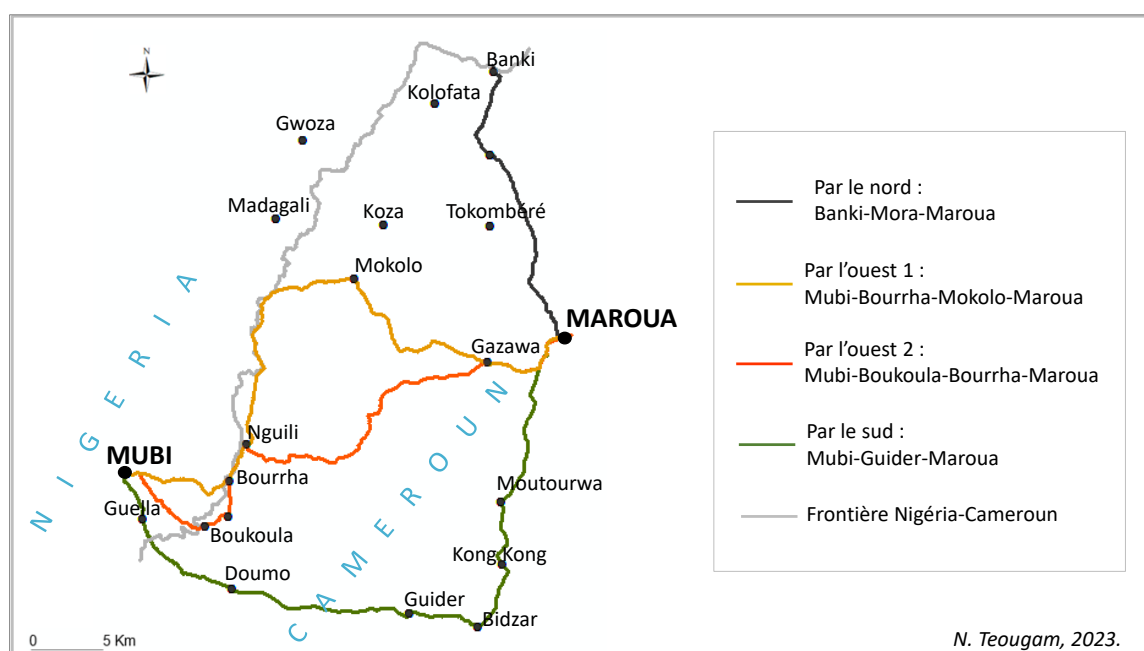


Fig.3- Le circuit d'approvisionnement transfrontalier des motocyclettes commercialisées à Maroua

ancienne, celle de l'approvisionnement par le nord (90 km), part de Banki dans l'Etat nigérian du Borno, passe par Mora, avant d'atteindre Maroua. C'est celle qui, par une circulation fluide, permettait à Maroua de s'alimenter de façon permanente en toutes denrées. Mais, en raison de l'insécurité créée par les attaques djihadistes de la secte islamiste Boko Haram, cette route demeure fermée pour l'importation des motocyclettes depuis 2015. Désormais, les importations se font à partir de Mubi dans l'Etat nigérian de l'Adamaoua, par la route du sud (215 km) où les conducteurs de camions de 12 à 18 roues de transport de marchandises recherchent un passage moins rugueux (Mubi-Guider-Magada) qui leur permet d'alimenter Maroua.

Entre les deux couloirs de convoi ci-dessus présentés, les importateurs de V2-3R doivent braver le relief accidenté des Monts Mandara par deux autres routes. D'abord la troisième, par Mubi-Bourrha-Mokolo-Maroua (200 km), puis la quatrième route, autant accidentée et longue de 173 km. C'est par cette dernière que transitent plusieurs centaines de motocyclettes transportées de manière informelle par les convoyeurs, passant par Boukoulou, Bourrha, Hina et Gazawa. Ces convoyeurs ont inventé une technique de convoi par chargement de motocyclettes en pièces détachées sur des motocyclette roulantes. Par cette technique, moyennant 30.000 FCFA (45.7 €), un convoyeur peut transporter des cartons de pièces détachées de trois motocyclettes TVS HLS Plus sur celle qu'il conduit. Sur cette même motocyclette roulante, il ne peut porter que des cartons de pièces détachées de deux V2R de 125 cm³ autres que les marques TVS HLS Plus, car plus lourds que ces dernières. L'acheminement des V3R ou tricycles obéit à une logique différente : l'assemblage des pièces détachées est à la charge du vendeur de cet engin du marché de Mubi, après quoi le convoyeur camerounais de Maroua peut carburer et se mettre en route. Auparavant, il aura sans doute chargé d'autres marchandises : soit les pièces détachées d'un autre tricycle, soit celles en cartons de trois à quatre V2R, ou alors d'autres produits commandés. Dans tous les cas, à chaque escale, souvent sans se conformer aux exigences requises pour le dédouanement de leur cargaison, ces convoyeurs s'acquittent de la formalité informelle de laisser passer (par versement tout aussi informel d'une somme sollicitée).

Trois photos illustrent les trois lieux d'achat de ces V2-3R. D'abord le marché de Mubi au Nigéria, à l'entrepôt Alhadji Alpha (Photo 1a) où les camions en provenance du complexe portuaire de Lagos les y débarquent. Les cartons en cours de déchargement sont visibles et entreposés dans le magasin situé à droite du camion, pendant que, par une dextérité expéditive, les assembleurs des pièces détachées (en jaune citron) montent et exposent les motos neuves ainsi mises sur pied.

Photos 1 - Les lieux d'approvisionnement en motocyclettes de la ville de Maroua (Clichés N.Teougam, 2021).



1a - Déchargement de motocyclettes à l'entrepôt Alhadji Alpha, marché de Mubi (Nigéria)



1b - Exposition de motocyclettes à l'Etablissement Grand Bazar (centre commercial de Maroua)



1c - Parc d'exposition et de vente de motocyclettes au Marché de Maroua III

A Maroua, le magasin du concessionnaire Grand Bazar se situe en plein Marché central, à la devanture duquel sont exposés les échantillons de motocyclettes (Photo 1b). Arrivées en pièces détachées, en provenance de Douala, ces dernières ont été montées par des techniciens mis en mission par la direction générale de cette entreprise commerciale. A un kilomètre au sud de cette enseigne, au Marché de Maroua III (ancienne gare routière de Maroua), se situe l'unique et grand marché d'exposition-vente des V2-3R, en bordure de route et à ciel ouvert (Photo 1c).

b. L'accroissement ininterrompu des importations de véhicules de deux et trois roues

Quoique le parc de V2-3R de transport à Maroua augmente de manière croissante, la documentation statistique officielle de cet accroissement rend difficilement compte de cette réalité. En général, les flux de marchandises non-pétrolières du Nigéria vers le Cameroun sont gravement sous-estimés, la Banque Mondiale (2013) indiquant que leurs valeurs statistiques officielles (camerounaises) n'équivalent qu'au quart des 769 millions US\$ de leur valeur financière quantifiée par elle. Au niveau du Secteur des Douanes de l'Extrême-Nord, les activités administratives des postes de Bourrha, Boukoulou et Limani ayant été sérieusement limitées (en raison des attaques djihadistes de la secte islamiste Boko Haram), les rares données disponibles signalent des tendances en déphasage avec la réalité de la densification du parc de motocyclettes de Maroua. Les données de dédouanement au Bureau Secondaire des Douanes de Bourrha, par exemple, donnent les effectifs suivants : 574, 497, 435, 290 et 281 en 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015 respectivement ; aucun dédouanement de 2016 à 2019 ; puis 70 et 78 en 2020 et 2021. La tendance de baisse générale se décompose donc ainsi : une baisse croissante de 2011 à 2015 (période de début d'attaques de Boko Haram contre les marchés du nord du Nigéria), une cessation des dédouanements en 2016-2019 (période d'attaques de cette secte contre les postes douaniers camerounais de la frontière) et une timide reprise des dédouanements depuis 2020.

Pourtant, les autorités administratives, celles des communes et des transports reconnaissent que le

nombre des engins de deux et trois roues (dédouanés et non-dédouanés) de transport urbain par V2-3R à Maroua n'a jamais cessé de croître, sans toutefois en fournir la preuve quantitative. Leur incapacité à collecter ce type de données étale au grand jour le peu d'intérêt que les fonctionnaires du service public accordent généralement à cette tâche. D'ailleurs, lorsqu'elles sont dans le besoin, ces administrations financées par le trésor public se retournent plutôt vers la représentation syndicale des conducteurs de mototaxis de Maroua. Les seules statistiques disponibles ne sont donc produites que par la représentation régionale du Syndicat National des Mototaxis du Cameroun (SYNAMOTAC) de l'Extrême-Nord. N'étant pas financée par l'Etat, elle-même avoue ne construire sa base de données statistiques qu'à partir des contrôles de routine non systématique, les mototaximen n'étant pas animés par la volonté spontanée de se faire enregistrer. Qu'à cela ne tienne, le Décret 2008/3447/PM du 31 décembre 2008 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des motocyclettes, complété par le Décret 2013/7015/PM du 30 juillet 2013, confère à ce syndicat une force de contrainte de répertoire de ses membres. En l'absence de données officielles, celles de ce syndicat (2006-2020) demeurent le seul outil de quantification du transport urbain à Maroua, même si leur fiabilité statistique et leur niveau de représentativité ne sont pas garantis par un haut degré de certitude (Tab.1 : ces données ne concernent que les mototaxis de

Année	Effectif annuel	Nouvelles entrées
2006	277	277
2007	1.050	773
2008	7.629	6.579
2009	10.283	2.654
2010	13.798	3.515
2011	16.776	2.978
2012	18.091	1.315
2013	20.352	2.261
2014	23.073	2.721
2015	25.724	2.651
2016	27.315	1.591
2017	29.015	1.700
2018	32.813	3.798
2019	35.720	2.907
2020	38.914	3.194

Tab. 1- Effectif annuel 2006-2020 des motocyclettes circulant dans la ville de Maroua
(Source : Rapport annuel du Bureau Régional SYNAMOTAC Extrême-Nord, 2020)

deux roues, attendu que les conducteurs des V3R ne sont pas concernés par les textes de réglementation syndicale de la corporation).

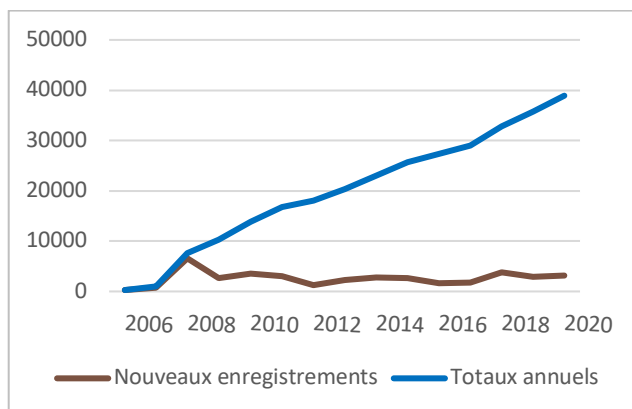


Fig.4 Evolution 2006-2020 des effectifs de motocyclettes circulant dans la ville de Maroua.

Même si les effectifs annuels des V2R communiqués par le SYNAMOTAC ne concernent que ses adhérents, et attendu que cette adhésion est la seule condition pour exercer (après attribution d'un numéro d'enregistrement et obtention d'un gilet), ils donnent une estimation plus proche de la réalité du transport urbain par mototaxis à Maroua. Mieux, ces statistiques indiquent non seulement les totaux annuels des mototaximen exerçant dans cette ville, mais aussi les effectifs des nouveaux enregistrements syndicaux au cours de ces mêmes années et les tendances (Fig.4).

III. L'ÉCOULEMENT DES APPROVISIONNEMENTS

Une fois que les V2-3R sont acheminés à Maroua, en provenance du port camerounais de Douala et de la ville nigériane de Mubi (à partir du port de Lagos), la formation du prix de leur achat est dictée par les préférences des clients et l'engouement des mototaximen pour leur commercialisation en circuit

informel. Ce deuxième déterminant de l'écoulement des stocks doit tenir compte de la parité monétaire entre le Nigerian Naira (NGN ou naira, pour faire court) et le XAF, le franc CFA d'Afrique centrale d'influence monétaire française.

a. Incidence de la parité monétaire NGN/XAF

Si la vente des V2-3R approvisionnés à Maroua à partir de Douala n'est sujette à aucune variation monétaire, leur approvisionnement à partir du marché nigérien de Mubi subit les variations des cours de la valeur de parité monétaire NGN/XAF. L'évolution de cette parité établie par la Nigerian Central Bank montre que les taux de change varient en permanence. En effet, entre le 11 décembre 2008 (il y a 14 ans) au cours duquel elle a atteint sa valeur la plus élevée (1 NGN = 4.0000 XAF) et le 05 mai 2021 où 1 NG = 1.0000 XAF (valeur la plus basse), on a compris que la parité NGN/XAF = 1.5847 du 28 septembre 2022 ou celle de 1.3787 du mercredi 28 décembre 2022 ne garantit aucune stabilité (Fig.5).

Les importateurs camerounais des V2-3R vendus sur le marché de Mubi raisonnent plutôt en termes de parité XAF/NGN. Dans le cadre de la présente étude, les observations et les relevés *in situ* des prix dans les établissements Ashwal Global International Ltd., A.A. Gambo Nigeria Ltd. et Alhadji Alpha montrent que les XAF de ces acheteurs sont convertis en NGN par unité de 1.000 XAF. Cette pratique permet de faciliter les échanges et d'arrondir les calculs. Par exemple, le 03 novembre 2021, le taux de change était de 1.000 XAF = 940 NGN. La motocyclette TVS HLS Plus se vendait au prix réduit de XAF 300800 (soit NGN 320.00, 458.30 €). Le 23 décembre 2022, ce prix était de XAF 480000 (731.70 €) à Mubi, le NGN s'étant renchéri. Quoiqu'il en soit, les acheteurs camerounais savent



Fig. 5 – Evolution de la parité NGN/XAF (28 déc. 2021 – 28 déc. 2022).
(Source : <https://www.xe.com/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=NGN&To=XAF>)

que la baisse du XAF par rapport au NGN renchérit les prix des V2-3R importés du Nigéria. Sur le marché de Maroua, les entretiens avec les importateurs professionnels donnent à constater que la parité XAF/NGN influence leur comportement. En effet, à Mubi, quand le XAF se déprécie face au NGN (comme la Fig. 5 l'illustre en avril-novembre 2022), les prix des V2-3R augmentent. Par contre, lorsque le XAF s'apprécie face au NGN, les prix de ces commodités à Mubi sont moins chers. Du coup, dans ce dernier cas de figure, certains commerçants rusés de Maroua en profitent pour constituer des stocks, dans le but de réaliser des bénéfices lors d'une hypothétique dépréciation du XAF face au NGN ou en fin d'année (lorsque l'offre nigériane diminue).

b. La formation des prix de vente des véhicules de deux et trois roues

Sur le marché de la ville de Maroua, l'absence de service public de transport crée les conditions d'une forte demande. Les V2-3R, unique moyen utilisé pour satisfaire cette demande, se vendent à des prix dont les écarts montrent bien que les facteurs de leur formation varient en fonction des importateurs. Ces derniers sont de deux types, en fonction de la conformité par rapport à la réglementation commerciale : les concessionnaires et les commerçants non agréés. A Grand Bazar, l'unique concessionnaire, qui se soucie de la sécurité de ses produits, les prix de leur vente tiennent compte du prix brut du véhicule à son déchargement au port de Douala, à quoi s'ajoutent les frais de dédouanement et d'assurance. Ces prix jugés chers par la clientèle n'ont pas permis au concessionnaire COCIMECAM de faire de bonnes affaires, lui le pionnier dans ce secteur à Maroua depuis 2005. Le plus gros de la clientèle des acheteurs des V2-3R s'alimente chez les commerçants non agréés, qui opèrent sans patente délivrée par le Ministère du Commerce. Par une concurrence déloyale, ils exposent les échantillons de leurs produits au marché informel de Maroua III, ou livrent leur commande aux domiciles des acheteurs, le prix qu'ils proposent étant le total de trois dépenses consenties : le prix brut du véhicule (en pièces détachées, dans un carton), tel qu'acheté sur le marché de Mubi ; le coût de son convoi de Mubi jusqu'à Maroua (30.000 ou 50.000 FCFA, soit 45.70 € ou € 76.20 €) ; et le tarif de l'assemblage (5.000-10.000 FCFA, soit 7.60-15.20 €) (Tab.2).

La comparaison des prix proposés par ces deux

types de vendeurs de V2-3R met en évidence un décalage entre les prix (assez élevés) des marques de V2-3R vendus chez le concessionnaire camerounais Grand Bazar et les prix (très abordables) des mêmes engins proposés par les vendeurs informels. Le différentiel entre les deux offres, substantiel, peut aller de 120.000 à 300.000 FCFA (182.90-457.30 €) pour les V3R et 100.000 à 110.000 FCFA (152.40-167.60€) pour les V2R. Tout dépend des négociations et de la valeur de la parité monétaire NGN/XAF le jour de la transaction. Tout est aussi fonction du pouvoir d'achat des populations. Pour les salariés camerounais dont le revenu mensuel moyen fixé par la Banque mondiale en 2019 est de \$125.00 (soit 76.875 FCFA en décembre 2022), acheter ces véhicules représente un investissement coûteux. Par exemple, au marché informel de Maroua III, la valeur de la TVS HLS Plus (mototaxi populaire), équivaut à quatre mois de salaire en 2019, soit le tiers du revenu annuel de l'acheteur ou au prix d'un terrain de 500 m² en périphérie rurale de Maroua. Pour le tricycle Royal, tout aussi populaire, son coût équivaut au revenu total d'au moins douze mois. En dépit de ces coûts, les ventes et achats de V2-3 s'accroissent et cet accroissement qui ne s'estompera pas atteste de l'utilité socio-économique de la motocyclette à Maroua.

Marque	Type	Capacité (cm³)	Prix NGN (à Mubi)	Prix XAF (à Mubi)	Prix XAF à Maroua, (Grand Bazar)	Prix XAF à Maroua (Maroua III)
Royal	2R	125	365	310.200		420.000
TVS HLX+	2R	125	320	300.800		370.000
Nanfan	2R	150			680.000	580.000
Lifan	2R	150			680.000	580.000
Agro Qlink	3R	200	947	890.000		1.200.000
Royal	3R	150	885	831.900		950.000
TVS	3R	199.2	965-980	921.900		1.100.000

Tab.2 – Offre de prix des motocyclettes aux marchés de Mubi (Nigéria) et de Maroua (Cameroun) du 31 oct. au 06 nov. 2021
(Source : Relevé des prix par N.Teougam)

c. Une commercialisation plus informelle que formelle

Pour la capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, le commerce des motocyclettes d'usage personnel ou de transport marchand en mototaxi constitue une composante essentielle de son économie, à dominante de secteur tertiaire. Au même titre que celui des autres commodités (produits pétroliers et manufacturiers), le fonctionnement de ce commerce étale au grand jour la forte dépendance de

Maroua vis-à-vis du Nigéria où la presque totalité des acheteurs préfère acquérir leurs V2-3R. Le premier indicateur qui met en exergue l'essor de leur commercialisation est leur précieuse utilité sociale. Car, véritables facilitateurs de la mobilité intra-urbaine, les V2-3R sont d'une telle flexibilité qu'ils peuvent serpenter les loungous (ou routes inter-blocs), souvent au tarif social de 100 FCFA la courte distance. Pour les mototaximen, ils constituent un capital d'autonomisation socio-économique évidente. A l'issue d'une enquête auprès de 450 d'entre eux, d'âge moyen de 27 ans et de durée moyenne de 6 ans d'exercice du métier, 257 sur les 450 (57%) déclarent avoir « réussi » leur vie grâce à cet engin. Si la fatigue ne les en empêchait pas, ils auraient souhaité travailler non-stop, ce qui leur aurait garanti un revenu journalier de 3.000 à 4.000 FCFA (soit 90.000 à 120.000 FCFA, 137.10-182.90 € mensuels) pour les V2R et au minimum 8.000 fFCFA par jour (soit 240.000 FCFA, 365.80 € par mois) pour les V3R. Au quotidien, ils travaillent 6 jours sur 7 et déclarent être parvenus à couvrir le coût des charges familiales (mariage, ration, santé, éducation et factures diverses) et acheter d'autres motocyclettes qu'ils ont mises en location, devenant de ce fait leur propre patron. Après avoir construit une maison, beaucoup ne regrettent pas d'avoir arrêté leurs études scolaires ou universitaires, la très grande majorité de leurs camarades diplômés étant au chômage.

La composition du parc de motocyclettes de transport à Maroua est le deuxième indicateur de leur commercialisation. Ce parc comprend plusieurs marques : Hero, Bajaj, TVS HLS Plus, Haojue, Nanfang, Lifan, Loncin, Zongshen, Royal, Jialing, Qlink, Senke, etc. Mais, l'enquête relative aux préférences de marques permet de connaître les choix des mototaximen (Fig.6). Pour les V2R, sur un échantillon aléatoire de 450 motocyclettes de deux

roues, à raison de 150 par arrondissement (Maroua I, Maroua II et Maroua III), les effectifs des préférences sont les suivants : TVS HLS Plus (360 sur 450, soit 80%), Bajaj Boxer (60 sur 450 : 13%) et Haojue (30 sur 450 : 6.6%). Les entretiens organisés avec les mototaximen mettent en avant les atouts socio-économiques de TVS HLS Plus : « moto des pauvres », « moto rentable », prix abordable, faible consommation de carburant, disponibilité des accessoires dans la presque totalité des lieux de réparation. Les convoyeurs qui font la ligne Mubi-Maroua apprécient sa masse légère qui leur permet de porter les cartons de pièces détachées de trois motocyclettes sur cette TVS, au lieu de deux seulement pour les autres marques.

Pour les V3R (appelées aussi « porte-tout » ou tricycles), apparus en 2017 à Maroua, très peu nombreux (une centaine), mais très sollicités pour le transport de marchandises, une deuxième enquête a porté sur un effectif de 60. Elle met en exergue la domination de la marque Royal (36 sur 60, soit 60%), suivi de Agro (16 sur 60 : 27%), de Lifan (6 sur 60 : 10%) et des autres marques (3%). Les conducteurs de la motocyclette Royal trois roues justifient leurs préférences par sa capacité plus grande que les autres tricycles du même prix, même s'ils reconnaissent que cet engin résiste moins que celui de marque Agro.

La faillite en 2015 du concessionnaire COCIMECAM qui n'a pas pu écouler ses marques (Invincible, Seven Sixty et Red Bull) et les difficultés actuelles de Grand Bazar, qui l'a remplacé en 2016, montrent bien que le modèle de commercialisation proposé par les acteurs transnationaux convient mieux à la demande des clients de Maroua. Grâce à ces derniers et aussi longtemps que l'inflation ne s'aggrave pas, les V2-3R sont massivement importés du Nigéria à moindre coût et sont disponibles en

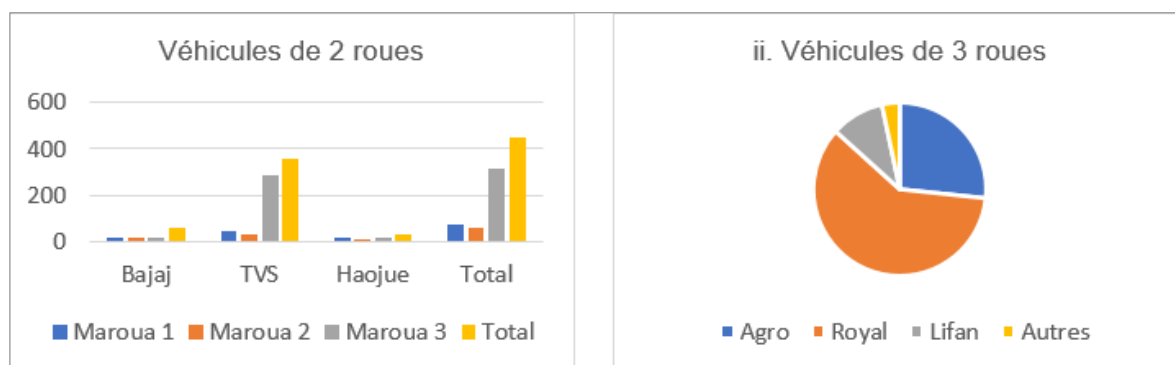


Fig. 6 – Marques de véhicules de deux et trois roues préférées par les mototaximen de Maroua.

permanence sur le marché local. L'importation de ces engins illustre parfaitement le primat du commerce informel transfrontalier sur le commerce formel national. L'affluence de la clientèle au marché de Maroua III, situé à un kilomètre du concessionnaire Grand Bazar très peu fréquenté, est la preuve visible de la préférence de la filière transnationale sur le circuit de commercialisation intérieure. Cette proximité ou coexistence du commerce officiel et du commerce parallèle (clandestin), rendue possible par la stratégie de tolérance administrative, existe en Afrique occidentale depuis des décennies (Igwe, 1983) et s'intensifie aujourd'hui aux marges frontalières (Bennafla, 2012).

Ancré sur le marché de Mubi, un véritable pôle de réexportation des marchandises importées d'Asie, le commerce transfrontalier de V2-3R en direction de Maroua est tenu par une chaîne d'acteurs. Au sommet, les grossistes nigériens fixent les prix des cargaisons en fonction de la parité NGN/XAF et en fonction des commandes qui se raréfient en fin d'année. Etablissant des réseaux de connexion basés sur la confiance garantie par la proximité ethnoreligieuse (haoussa, bornouans et fouldés, ultra majoritairement sinon tous musulmans), ils écoulent leurs stocks aux commerçants camerounais, presque tous sans patente ou licence d'importation délivrée par le Ministère du Commerce. Ce sont ces derniers qui tiennent le marché informel de Maroua III où, par une concurrence déloyale tolérée par les pouvoirs publics, ils exposent les échantillons de leurs produits et effectuent les transactions sans conformité aux normes fiscales. Par le système de convoi transfrontalier des commandes à partir du marché de Mubi dans l'Adamoua nigérien, entre en jeu un troisième groupe d'acteurs : les convoyeurs. En 24 heures, ils ramènent deux à trois V2R en pièces détachées, chargées sur leurs motocyclettes ou dans des tricycles, à raison de 30.000 à 50.000 FCFA le voyage. Il leur suffit pour cela de s'arranger avec les agents de contrôle routier. A Maroua, ils ont pour collaborateurs les techniciens d'assemblage des pièces détachées, grâce à qui ces engins sont montés et livrés aux propriétaires, 5.000 ou 10.000 FCFA par motocyclette mise sur pied. Au marché de Maroua III, à l'intérieur ou non loin du parc d'exposition-vente informelle, existent également les réparateurs qui remettent en état des motocyclettes de seconde main défectueuses. Au final, par cette économie urbaine de

débrouillardise (Kengne, 2015) des populations pauvres, les acteurs de toute une chaîne gagnent leur vie.

CONCLUSION

Du souci géographique de dresser l'état des lieux de la motocyclette en Afrique, est né le projet d'analyser l'empreinte de son monopole historique sur la mobilité urbaine à Maroua. L'approche inductive d'observation et les entretiens *in situ*, ainsi que les enquêtes ciblées ont permis d'obtenir des résultats, certes indicatifs. Leur niveau de représentativité pouvait toutefois et davantage être garanti par un haut degré de certitude, si les statistiques officielles documentaient plus fidèlement la réalité du commerce des V2-3R. Cette analyse de l'emprise des motocyclettes de deux et trois roues a remis au centre de la mobilité urbaine deux problématiques complémentaires. D'abord, l'approvisionnement depuis les ports de Chine et d'Inde jusqu'à Maroua, mettant en évidence l'intégration des échelles globale et locale, ainsi que le caractère éclaté de l'espace géographique de cet approvisionnement. En cela, le corridor de flux transfrontaliers Mubi-Maroua n'est en fin de compte qu'un interstice transnational d'un système global de distribution où Maroua n'est qu'un terminal. De ce point de vue aussi, l'étude est une modeste pierre dans l'édifice de la connaissance des dendrites africaines de la globalisation des échanges de la Chindiafrique (Boillot & Dembiski, 2014). Ensuite, la deuxième problématique, celle de la commercialisation illustrée par une dichotomie commerce formel – commerce informel révèle la nature authentique de toute une économie régionale de ces engins de la débrouillardise, évoluant en marge de la norme édictée par le Ministère du Commerce. L'étude met ainsi en exergue une double facette de cette économie : une facette socio-économique en tant que pourvoyeuse d'opportunité d'emplois et d'autonomisation de l'importante population de jeunes désœuvrés, et une facette politique liée à la tolérance administrative des autorités qui, face à l'engouement massif de ces derniers, laissent faire et choisissent la souplesse de l'application des lois de réglementation commerciale. La gouvernance municipale de Maroua fait donc face au défi d'une mobilité urbaine dont l'avenir devrait s'envisager en termes d'atténuation de l'emprise monopoliste de l'approvisionnement et du commerce informels des V2-3R, et en termes de mise en place d'une base

fiable de données statistiques. En attendant une solution à la panne multi-décennale d'amélioration de l'offre de service de transport dans cette capitale régionale de l'extrême nord du Cameroun, la présente étude n'a qu'effleuré cette question dont la pertinence s'accroît depuis le récent (2020) avènement des rickshaws.

Bibliographie

- Boillot J.-J. & Dembinski S., 2014, *Chindiafrique : La Chine, l'Inde et l'Afrique feront le monde de demain*, Odile Jacob, 422 p.
- Boussière Y. & Madre J.-L., 2022, *Démographie et transport. Villes du Nord et Villes du Sud*, Harmattan, 477 p.
- Coquery-Vidrovitch C., 2006, De la ville en Afrique noire, *Annales Histoire, Sciences Sociales*, vol. 5, pp.1087-1119.
- Choplin, A. & Pliez, O. 2018. *La Mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*, Le Seuil, coll. La République des idées, 115 p.
- Diaz Olivera L., Plat D., Pochet P. & Maidadi S., 2007, La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. XLIII^e Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, Grenoble-Chambéry 11-13 juillet 2007.
- Djouda Feudjio Y.B., Les jeunes benskeineurs au Cameroun : entre stratégie et violence d'Etat, *Autrepart*, 2014(3), n°71, pp.97-117.
- Dubresson A., Moreau S., Raison J.-P. & Steck J.-F., 2011, *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*. Armand Colin, 256 p.
- Ela J.-M., 1994, *L'irruption des pauvres en Afrique : Société contre violence, pouvoir et argent*, Harmattan, 266 p.
- Godard X. (dir.), 2022, *Les transports et la ville au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Khartala et INRETS, 408 p.
- Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, Harmattan, 376 p.
- Igué O.J., 1983, L'officiel, le parallèle et le clandestin : Commerce et intégration en Afrique de l'Ouest, *Politique africaine*, 9, pp. 29-51.
- Kaffo C., 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des mototaxis dans les villes camerounaises : exemples de Douala et Bafoussam*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale. Brest (France).
- Kaufmann V. & Bassand M., 1996, L'automobilité urbaine : une impasse, in Voye L., (dir.): *Villes et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*, L'Harmattan, 296 p. (pp.29-50).
- Kengne F. (dir.), 2015, *Cameroun. Sacré jardin de la débrouillardise*, Harmattan, 484 p.
- Kernen A. & Khan Mohammad, G., 2014, La révolution des produits chinois en Afrique Consommation de masse et nouvelle culture matérielle, *Politique Africaine*, 2, n°134, pp.111-132.
- Khan Mohammed, G., 2016, *Les motos chinoises au Burkina Faso : Une affaire d'État, Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, thèse de doctorat en sciences sociales, Université de Lausanne, 632 p.
- Keutcheu J., 2015, « Le fléau des motos-taxis ». Comment se fabrique un problème public au Cameroun, *Cahiers d'études africaines*, 219, pp.509-534.
- Kumar A., 2011, Understanding the Emerging Role of Motorcycles in *African Cities: A Political Economy Perspective*. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP), discussion paper no. 13. World Bank, 24 p.
- Mahamat P.S., 1982, Les petits métiers du transport à Maroua (Cameroun), *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 35 (135) pp.77-78.
- Pojani D. & Stead D., 2016, *The urban transport crisis in emerging economies*, Springer, 301 p.
- Roupsard M., 1987, *Nord-Cameroun : ouverture et développement d'une région enclavée*, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Paris X, 520 p.
- Seignobos C., 2005, Maroua. Evolution historique, in Seignobos C. & Iyebi-Mandjek O. (dir.), *Atlas de la Province Extrême-Nord Cameroun*, IRD Editions, 171 p. (pp.151-155).
- Tastevin Y.P. & Pliez O., La discrète filière de l'autorickshaw. Une ethnographie de la mondialisation, *Revue Française de Socio-Economie*, 2015 (2), pp.121-137.
- Banque Africaine de Développement (BAD), 2015, Cameroun. *Note sur le secteur des transports*, Abidjan, 42p.
- Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP), 2005, *Recensement général de la Population et de l'Habitat. Rapport de présentation des résultats définitifs*, Yaoundé, 68 p.
- Direction de la Protection Civile, Les motos-taxis et les nouveaux périls des transports publics, in MINPLADAT, 2003-2004, *Manifeste pour la sécurité routière. Rapport sur l'état de la Protection Civile au Cameroun*, Yaoundé, 244 p. (pp. 169-182).
- Mobilise Your City, 2019, *Cameroun : Politique nationale de la mobilité urbaine. Diagnostic, vision nationale et mesures stratégiques de sa réalisation*, Secrétariat MYC, 85 p.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2019, *World Urbanization Prospects (The 2018 Revision)*, New-York, United Nations, 103 p.
- World Bank (International Bank for Reconstruction and Development (World Bank), 2013, *CM-Cross-Border Trade Between Nigeria and CEMAC Countries. Estimating Trade Flows, Describing Trade Relationships, and Identifying Barriers to Cross-Border Trade between Cameroon and Nigeria*, Report No: 78283, Washington DC, 94 p.

Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique :
commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation

L'intégration des motos électriques dans les systèmes de transport urbain en Afrique : constats et perspectives

Electric motorcycles integration in urban transport systems in Africa: insights and prospects

Yao Tsoekeo AMEDOKPO * & Virginie BOUTUEIL **

Laboratoire Ville Mobilité Transport, Ecole des Ponts ParisTech – Université Gustave Eiffel, 6-8 avenue Blaise Pascal, 77420 Marne-la-Vallée cedex 2, France

Résumé

Plusieurs fois annoncée et plusieurs fois avortée, la révolution du secteur des transports par les véhicules électriques (VE) semble amorcée de manière décisive depuis une décennie. A l'ombre des véhicules de tourisme qui incarnent le segment stratégique de ce marché, prospèrent les deux-roues motorisés électriques. Si l'Afrique n'en représente qu'une infime partie, il n'en reste pas moins que l'intégration des motos électriques dans l'offre de transport urbain sur le continent se fait à un rythme relativement rapide depuis quelques années. La présente contribution propose d'analyser l'essor récent des motos électriques en Afrique et leur intégration dans les systèmes de transport urbain. Elle s'appuie, pour ce faire, sur une approche de l'analyse par projet qui articule un recensement exhaustif des projets de mobilité électrique adossés aux motos à l'organisation d'entretiens semi-directifs.

Il en ressort essentiellement que la diffusion des motos électriques en Afrique est un processus récent dont les principaux marchés de niches se trouvent dans les villes à l'Est du continent, connues à la fois pour leur dépendance aux motocyclettes et leur appétence en termes d'innovation. La plupart de ces projets relèvent d'initiatives locales impulsées par des startups qui s'appuient sur des modèles d'affaires originaux valorisant les approches de l'économie du partage et de l'économie circulaire en vue de limiter les barrières à l'adoption des motos électriques notamment sur les marchés du *Bottom of Pyramid*.

Mots-clés : moto électrique, *top-down/bottom-up*, marché de niche, business model, *Bottom of Pyramid*, Afrique.

Abstract

Several times announced and several times aborted, the electric vehicle (EV) revolution in the transportation sector seems to have been decisively

underway for a decade. Behind the passenger vehicles that represent the strategic segment of this market, electric motorized two-wheelers are booming. Although Africa accounts for only a tiny share of this market, electric motorcycles have been integrated into the continent's urban transport offer at a relatively rapid pace for several years. Thus, the conversion of all or part of the current and future fleet of motorcycles in Africa to electric engine will inevitably have strong social, economic and environmental impacts on this segment, given its place in urban transport systems. This paper aims to analyze the recent rise of electric motorcycles in Africa, their geographic deployment, the ecosystem of stakeholders that is emerging and the broadcast strategies implemented. It is based on a project-based analysis approach articulated in two complementary phases. The first phase involved an exhaustive census of electric mobility projects involving motorcycles on the continent, by using online print media and multimedia content mobilized through video hosting websites such as YouTube. The second, based on semi-structured interviews, aims to validate the secondary information from the initial collection and supplement it with primary data not available online. The results show that the diffusion of electric motorcycles in Africa is a recent process, with the main niche markets being in the eastern cities of the continent, which are known for both their dependence on motorcycles and their innovation capabilities. Most of these projects are local initiatives driven by local startups and entrepreneurs who rely on original business models based on sharing economy and circular economy approaches to limit the barriers of electric motorcycle adoption, especially in the *Bottom of Pyramid* markets.

Keywords: electric motorcycle, *top-down/bottom-up*, niche market, business model, *Bottom of Pyramid*, Africa.

* Chargé de recherche, yao-tsoekeo.amedokpo@enpc.fr

** Chercheuse, virginie.boutueil@enpc.fr

INTRODUCTION

Au cours des trente prochaines années, près de 7 Africains sur 10 vivront en ville (Salenson, 2020). L'ampleur et la rapidité de l'urbanisation sur ce continent en font un sujet de préoccupation majeure au regard des nombreux problèmes qu'il entraîne. Dysfonctionnement des systèmes urbains, crise du logement et de l'emploi, sous-équipement chronique, mais aussi crise des transports et de la mobilité sont quelques-uns des effets de cette croissance des villes africaines dont l'étalement spatial est de surcroît sans commune mesure (Yiran & al., 2020). A mesure que les villes s'étendent et que leur nombre d'habitants s'accroît, les besoins, pratiques et habitudes en termes de mobilité augmentent et/ou se renouvellent pour s'adapter aux dynamiques urbaines. Dans la plupart des villes africaines, les questions de mobilité induites par l'urbanisation et surtout l'étalement posent d'énormes défis qui semblent jusque-là difficiles à résoudre par des politiques publiques de transport peu opérationnelles. Au problème de pénurie largement documenté dans la littérature (Godard, 2002 ; Diaz Olvera & al., 2010 ; Mfoulou Olugu, 2018), s'ajoute celui des externalités négatives liées aux transports, en l'occurrence la pollution qui s'intensifie à mesure que la population, les revenus par habitant et les déplacements motorisés augmentent (Collett & al., 2020).

Pour faire face à ce nouveau défi, divers Etats africains (dont le Ghana, le Kenya, le Nigéria, le Rwanda, l'Afrique du Sud, ou encore l'Ouganda, etc.) ont récemment expérimenté et/ou adopté plusieurs mesures fortes visant à réduire l'impact des transports sur l'environnement (Bakker & al., 2019). Parmi celles-ci, figurent l'interdiction ou la limitation de l'âge d'importation des véhicules d'occasion (United Nations Environment Programme, 2020), la promotion des mobilités douces (Kigozi, 2022 ; Uzundu, 2022), l'instauration des *low emission zones* et/ou des *car-free days* (Subramanian & al., 2020 ; El-Dorghamy & al., 2021 ; Kalisa & al., 2022), ou encore, le développement des transports capacitaires adossés à des projets de type *Bus Rapid Transit* (BRT) dans la perspective d'un report modal (Wood, 2015 ; Poku-Boansi & al., 2018).

Plus récemment encore, des réflexions sur le déploiement des véhicules à carburants alternatifs ont émergé sur le continent avec une attention marquée pour les véhicules électriques (VE). Une part significative de ces initiatives d'électrification des

transports dans les villes africaines se concentre sur les segments de véhicule de plus petite capacité (Amedokpo & al., 2022). Elles concernent en particulier l'électrification des motos, habituellement peu valorisée dans les stratégies de décarbonation des transports dans les pays dits développés malgré leur rôle potentiel dans la lutte contre le changement climatique et la croissance accélérée de ce parc de véhicule (Kerdlap & Gheewala, 2016).

Comparées aux motos électriques, les motos conventionnelles présentent de nombreux inconvénients notamment en termes de qualité de l'air. Plus particulièrement, il est admis que les motos conventionnelles à faible coût (Ouassa Kouaro, 2014) produisent des niveaux de pollution locale très élevés (Guerra, 2019). C'est le cas par exemple des motos munies d'un moteur à 2 temps, pourtant les plus répandues dans les villes africaines comme à Cotonou où les autorités locales cherchent à les remplacer par des moteurs à 4 temps jugés moins polluants (Ouassa Kouaro, 2014). Dans une étude sur la qualité de l'air à Paris, Dallmann & al. (2019) montrent que, quel que soit le type de moteur considéré, les deux-roues motorisés atteignent des niveaux d'émissions polluantes bien supérieurs à ceux des voitures à essence, en moyenne 2,3 à 11,1 fois supérieurs pour le monoxyde de carbone et 1,2 à 6,1 fois supérieurs pour l'oxyde d'azote. Hernandez & al. (2019) arrivent à une conclusion similaire aux Etats-Unis. Selon ces auteurs, l'absence de normes d'émissions applicables aux motos et/ou leur suivi permissif comparativement aux autres segments de motorisation serait à l'origine des écarts constatés. Les motos électriques constituent en cela une alternative à la question de la pollution générée par les motos conventionnelles. Vanatta & al. (2022) apportent la preuve dans une étude réalisée à Kampala (Ouganda). En comparant les émissions en phase d'usage des moto-taxis électriques à travers des données réelles de trajet et de recharge aux estimations du réservoir à la roue des motos conventionnelles sur les mêmes trajets, ces auteurs ont constaté que l'électrification des moto-taxis à essence réduirait significativement le dioxyde de carbone, le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote et les émissions d'hydrocarbures de respectivement 36%, 90%, 58% et 99% (Vanatta & al. 2022).

Les gains environnementaux des motos électriques par rapport à leurs équivalents thermiques se vérifient également en termes d'émissions de gaz à effet de serre, y compris dans le cas d'un mix

électrique fortement carboné. En s'appuyant sur une analyse du puits à la roue, Doucette & McCulloch (2011) ont montré qu'en Chine et en Inde, les motos électriques constituent le seul segment de VE qui émet moins de CO₂ par kilomètre que leurs équivalents thermiques. Au gain environnemental des motos électriques, s'ajoutent d'autres gains de performance liés, entre autres, à une faible consommation d'énergie (Majumdar, Majumder & Jash, 2016), ou encore à des coûts d'exploitation très réduits (Koossalapeerom & al., 2019), ce qui en fait un segment à fort potentiel pour l'électrification des transports, particulièrement dans les pays en développement (Rajper & Albrecht, 2020a).

En Afrique où l'usage privé et/ou commercial de la moto reste très répandu, les motos électriques pourraient constituer une alternative viable aux motos à essence (Black & al., 2018). L'objectif principal de cet article est d'analyser l'essor des motos électriques et leur intégration dans les systèmes de transport urbain en Afrique. Il procède de quatre principales analyses : i) une analyse diachronique permettant de retracer l'évolution de l'offre de motos électriques à l'échelle du continent ; ii) une analyse géographique qui dresse une répartition de cette offre et met en exergue quelques potentialités intrinsèques aux territoires de déploiement ; iii) une analyse typologique qui identifie les catégories d'acteurs à l'origine de ces projets et éclaire leurs logiques de déploiement ; et enfin, iv) une analyse stratégique basée sur la proposition de valeur inhérente aux modèles d'affaires adoptées par les porteurs de projets.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons adopté une démarche méthodologique structurée en deux phases. La première phase repose sur un recensement exhaustif des projets de mobilité électrique à travers une revue de presse et la mobilisation de contenus multimédias. Les projets de mobilité électrique correspondent par définition, aux projets de construction locale de motos électriques et/ou de services de mobilité basés sur l'usage de motos électriques (ce périmètre exclut les implantations industrielles de fabricants étrangers, détaillants ou simples distributeurs de motos électriques). Suivant les types de propulsion électrique, la recherche s'est intéressée uniquement aux motos munies d'un moteur électrique et alimentées principalement par une batterie, ce qui exclut les trois-roues motorisés généralement

intégrées dans les statistiques officielles sur les deux-roues motorisés (Eccarius & al., 2019). Ce choix de segment répond à la structure des flottes de deux-roues motorisés en Afrique largement dominée par les motos. Grâce à une baisse considérable de leurs coûts portée par le marché chinois, la diffusion et l'usage commercial des motos dans les villes africaines ont accompagné la croissance et l'étalement urbain des deux dernières décennies (Guézéré, 2013 ; Chenal, 2017). Les triporteurs ou *rickshaw* appartenant également à la famille des technologies *low cost* ou d'« offre par le bas » pour reprendre l'expression de Diaz Olvera & al., (2007) suivent depuis peu la même trajectoire (Tastevin, 2015). Leur diffusion quoique rapide dans certaines villes africaines (Le Caire, Dar-es-Salam, Nairobi, etc.) reste néanmoins modérée par rapport à celle des motos. Enfin, en fonction de leur maturité, trois niveaux de projets ont été pris en compte par le recensement : les projets en phase de prototypage, les projets pilotes et les projets en phase de déploiement, ce qui exclut les preuves de concept (Fabbri, 2017 ; Courtot & al., 2021). Le recensement des projets a été réalisé entre mars et juillet 2020, suivi d'une mise à jour en octobre 2021. Il a permis d'identifier 36 projets couvrant une période allant de 2011 à octobre 2021.

La seconde phase de la collecte des données reposait sur l'organisation d'entretiens semi-directifs avec les porteurs de projets. Elle a une vocation confirmatoire des données collectées au cours de la phase de recensement. Mais du fait des bouleversements induits par la pandémie de la COVID-19 et les contraintes liées au travail à distance, seulement deux entretiens ont pu être réalisés en visioconférence (avec des interviewés au Sénégal et en Tunisie), ce qui a conduit à reporter à une date ultérieure, l'atteinte de l'objectif initial qui est de réaliser *a minima* un entretien par projet recensé. Il s'agit là d'une des limites de cette étude qui s'appuie pour l'essentiel sur les données collectées à travers la revue de presse et sur les sites web officiels des porteurs de projets.

Le reste de l'article est structuré en quatre parties qui détaillent, suivant les objectifs précédemment déclinés, les principaux résultats obtenus. Une conclusion dresse en dernier ressort le bilan global de l'étude et discute de la pertinence des choix opérés par les acteurs.

I. ESSOR ET TYPOLOGIE DES PROJETS LIES AUX MOTOS ELECTRIQUES EN AFRIQUE

L'intégration des motos électriques dans les systèmes de transport urbain en Afrique est relativement récente. La première moto électrique a été introduite sur le continent en 2011 par la startup sud-africaine *Freedom Won*, spécialisée dans la conversion de véhicules à moteur thermique en véhicules électriques. Globalement, la dynamique des projets d'électrification des motos en Afrique peut être séquencée en quatre phases. Jusqu'en 2018, les projets impliquant le déploiement des motos électriques se sont limités à quelques expérimentations avec la construction et/ou le test de premiers prototypes. La phase de diffusion proprement dite des motos et de leur usage dans les systèmes de transport commence à partir de 2019. Elle est marquée par une entrée sur le marché de plusieurs acteurs du côté de l'offre (12 projets) et la création de premiers marchés de niche. Cette phase de croissance aura néanmoins pour suite une troisième phase, caractérisée par une décélération en 2020, avec seulement quatre nouveaux projets lancés au cours de cette année. La crise sanitaire liée à la pandémie du coronavirus pourrait avoir joué un rôle dans cette décélération. En effet, la large diffusion des mesures de restrictions sociales telles que le confinement et la distanciation sociale ont fortement

ébranlé le secteur des transports. Les services de transport de passagers utilisant les deux-roues motorisés ont en particulier fait l'objet de mesures de restriction temporaire dans plusieurs villes africaines (Liverpool-Tasie, Reardon & Belton, 2021). Le ralentissement de la pandémie constaté au début de l'année 2021 semble néanmoins amorcer une nouvelle dynamique avec un total de 14 nouveaux projets recensés en seulement dix mois. Cela porte le nombre total de projets recensés sur la période 2011 à octobre 2021 à 36 projets (Tab.1) dont 6 en phase de prototypage (*Feiying electric vehicles (U) Ltd*, *Freedom Won*, *Karka-bike*, *Opibus*, *Rema*, *Sakpata motors*) et en phase pilote (*Cango*, *Iuea*, *Kcca*, *Pnud*, *Province de Rehamma*, *Southern African Wildlife College*) contre 24 en phase de déploiement (*Amee*, *Ampersand*, *Asambe*, *Beswag*, *Bodawerk*, *Bolt*, *Eco bodaa*, *Ecotran*, *Fika Mobility*, *Fondation Jardin Majorelle*, *Glide*, *Kiri EV*, *Max.ng*, *Mazi Mobility*, *Ndiaye Transport*, *Obamotors*, *Safi Ltd*, *Siltech*, *Solar Taxi*, *Tpl Onthego*, *Uber*, *Yamee*, *Zembo*).

En plus d'une tendance globale à l'augmentation de l'offre, le déploiement de l'électromobilité adossée aux deux-roues motorisés en Afrique se caractérise également par une grande diversité des projets déployés. La typologie suivante établit trois grandes catégories.

La première catégorie rassemble les projets adossés à un service de mobilité impliquant

Type de projet	Caractéristique(s)	Acteur(s)	Nombre
Service/Exploitation	- Transport à la demande	Asambe, Bolt, Cango, Ecotran, Max.ng, Ndiaye Transport, Tpl Onthego, Uber, Yamee	16
	- Echange de batterie	Stima Mobility	
	- Flotte d'entreprise*	Amee, Fondation Jardin Majorelle, Kcca, Pnud, Province de Rehamma, Southern African Wildlife College	
Construction	- Assemblage local	Beswag, Feiying electric vehicles (U) Ltd, Glide, Iuea	11
	- Fabrication locale	Karka-bike, Obamotors, Opibus, Siltech	
	- Retrofit	Freedom Won, Rema, Sakpata motors	
Construction & Service / Exploitation	- Assemblage local	Ampersand, Eco bodaa, Fika Mobility, Kiri EV, Mazi Mobility, Zembo	9
	- Echange de batterie		
	- Assemblage local	Safi Ltd, Solar Taxi	
	- Transport à la demande		
	- Retrofit	Bodawerk	
Total			36
* Il s'agit des flottes publiques/privées			

Tab. 1 - Typologie des projets d'électrification des motos déployés en Afrique de 2011 à octobre 2021 (N= 36)
(Source : Amedokpo Y.T. & Boutueil V., 2021)

l'exploitation d'une flotte de motos électriques et/ou d'un parc de batteries. Elle représente la majorité des projets recensés (16 projets) et porte plus spécifiquement sur des services de transport à la demande de passagers et/ou de livraison *via* une application, des stratégies d'électrification de flottes publiques ou privées, ou encore, des services d'échanges de batterie.

La seconde catégorie est constituée uniquement de projets de fabrication locale de motos électriques. Elle représente le deuxième groupe numériquement le plus important avec 11 projets. Il s'agit dans la plupart des cas d'assemblage local à partir de pièces importées. Cette catégorie comporte néanmoins une certaine diversité en fonction de la proportion de pièces importées entrant dans le montage des motos et de leur état (neuf ou *retrofité*) à la fin du cycle de production. Trois variantes peuvent être identifiées : i) un assemblage local avec la totalité des pièces importées (*Ampersand* à Kigali¹) ; ii) un assemblage local intégrant à la fois des pièces importées et des pièces fabriquées localement (*Opibus* à Nairobi²) ; enfin, iii) la conversion d'anciennes motos conventionnelles en électriques avec un minimum de pièces importées (*Bodawerk* à Kampala³).

Ces différentes stratégies de fabrication recouvrent plusieurs enjeux à la fois pour les porteurs de projets, les utilisateurs finaux et les territoires. Pour les porteurs de projets par exemple, elles offrent, selon les formes d'assemblage, la possibilité de réduire significativement les coûts de production (et par ricochet, le prix des motos proposées à la vente), une montée en compétence de la main d'œuvre locale, l'adaptation des motos aux conditions locales (choix de technologie de batterie adapté aux conditions climatiques par exemple), l'occasion de donner une seconde vie à de vieilles motos à essence par la conversion, ou encore, le recyclage de composants électriques et électroniques valorisés dans une nouvelle chaîne de production. Les projets de fabrication locale de motos électriques sont également de nature à profiter aux utilisateurs finaux, par des prix d'achat plus compétitifs, par une

disponibilité accrue des pièces de rechange et d'un personnel compétent pour la maintenance des véhicules. Enfin, les projets de construction locale offrent aux territoires où ils sont déployés, l'opportunité d'accélérer l'adoption rapide de la technologie auprès des utilisateurs finaux grâce à des coûts totaux de production réduits, l'accroissement de l'offre d'emplois industriels et de services (pour la maintenance des véhicules), la réduction des importations de biens manufacturés (et à terme, de carburant), la création de clusters industriels et une montée en puissance de l'industrie locale de moto.

La dernière catégorie (9 projets) regroupe des projets qui adossent à la fabrication, l'exploitation d'un ou plusieurs service(s), par exemple dans le cadre d'un système produit-service (*product-service system*) (Beuren & *al.*, 2013 ; Haase & *al.*, 2017 ; Ensslen & *al.*, 2020 ; Zheng & *al.*, 2021 ; Kurpiela & *al.*, 2022). Elle constitue numériquement le groupe le moins important avec 10 projets recensés mais présente l'intérêt de cumuler les avantages des projets associés à la construction et des projets associés à l'exploitation.

II. DEUX APPROCHES DE DEPLOIEMENT : TOP-DOWN/BOTTOM-UP

L'ensemble des projets recensés se caractérise par une diversité d'acteurs correspondant à des logiques de déploiement toutes aussi variées. Une distinction basée spécifiquement sur le profil des porteurs de projet⁴ permet néanmoins de distinguer deux approches principales : une approche par le haut (*top-down*) et une approche par le bas (*bottom-up*) (Sabatier, 1986a).

La première approche rassemble des initiatives portées essentiellement par des acteurs publics quelle que soit l'échelle (Etat et/ou collectivités locales), les institutions de recherche et autres agences gouvernementales, les organisations internationales et non-gouvernementales, les plateformes internationales de mobilité partagée non-natives du continent. La seconde approche inclut des projets portés par des startups locales de mobilité et des

¹ <https://www.bbc.com/news/business-58820548>

² <https://cleantechnica.com/2021/03/18/opibus-electric-motorcycles-designed-built-in-kenya-for-africa/>

³ <https://issuu.com/siemensstiftung/docs/e-mobility-in-rural-africa/s/10732861>

⁴ Selon l'Office québécois de la langue française (2015), un porteur de projet est défini comme « toutes personnes physiques ou morales à l'origine de la conception et de la définition d'un projet, qui assurent ou coordonnent la réunion de diverses ressources qui font déboucher le projet sur une mise en œuvre concrète et sur le démarrage des activités ».

entrepreneurs individuels locaux. Ces derniers acteurs, startups locales de mobilité et entrepreneurs individuels locaux, constituent la cohorte la plus dynamique dans les projets d'électrification de la mobilité sur le segment des deux-roues motorisés en Afrique (Fig.1).

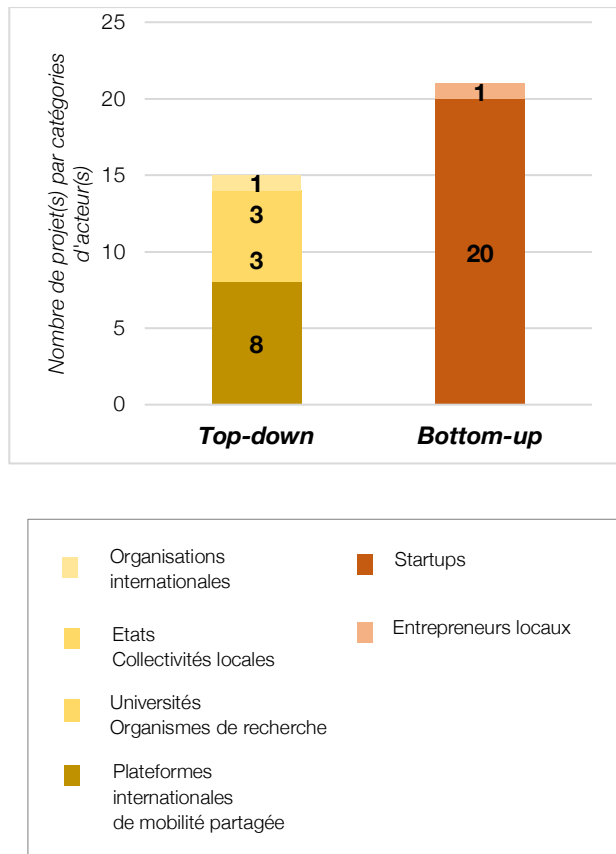


Fig.1 – Approches de déploiement selon le profil des porteurs de projets d'électrification des motos en Afrique de 2011 à octobre 2021 (N= 36)

L'approche *bottom-up* représente près des 2/3 de l'ensemble des projets recensés. Ceux-ci sont portés pour la plupart par des startups de mobilité dont on constate le rôle croissant dans l'écosystème de la mobilité. Leur essor aussi bien à l'échelle mondiale qu'à celle de l'Afrique est l'une des manifestations de la diffusion des innovations dans le secteur des transports, stimulée en particulier par le numérique et les véhicules à carburant alternatif dont les véhicules électriques (Canales & al., 2017). Bien qu'elle puisse interroger, la faible présence de projets portés par les acteurs publics dans les initiatives *top-down* semble faire écho au schéma classique de l'offre de transport sur le segment des deux-roues motorisés en Afrique, historiquement présentée comme une réponse « par le bas » (Diaz Olvera & al., 2009).

Néanmoins, ces deux approches de déploiement

ne s'opposent pas. Les jeux d'acteurs autour des projets indiquent bien souvent l'existence de relations synergiques entre acteurs des deux catégories dans le cadre de partenariats public-privé. C'est notamment le cas en Ouganda où les autorités de la ville de Kampala et la startup locale de mobilité électrique *Zembo* ont conjointement mis en place un programme de développement urbain durable visant à promouvoir l'utilisation des énergies propres pour les transports grâce à un financement de l'Union Européenne. Entamé en 2020, ce projet porte sur l'intégration à titre expérimental dans la flotte de la municipalité, de motos électriques assemblées localement par la startup *Zembo* et sur le financement d'une station de charge photovoltaïque. La station demeure la propriété de la ville mais est exploitée par *Zembo* qui accompagne une équipe du personnel de la municipalité sur le plan opérationnel (EEP Africa et Nordic Development Fund, 2020). Des exemples de collaboration similaires existent également au Rwanda entre l'Autorité rwandaise de gestion de l'environnement (REMA) soutenue par le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et spécialisée dans la conversion des motos à essence en motos électriques (Undp, 2021).

Au demeurant, le rôle moteur que jouent les acteurs du « bas » (à la fois de façon individuelle et/ou dans le cadre de partenariats multiples en l'occurrence les partenariats publics-privés) souligne dans une certaine mesure, un continuum dans la réponse à la crise d'offre de mobilité en Afrique face au désengagement des Etats (Malukisa Nkuku, 2019). L'essor du *paratransit* tient en effet à des dysfonctionnements observés dans l'offre de transport public depuis près de cinq décennies sur le continent (Boutueil & al., 2020). Opérant parfois à la limite de la légalité ou progressivement intégrés selon les contextes (Schalekamp, 2017 ; Boutueil & al., 2020), les opérateurs privés de transport (officiels ou non) constituent dans plusieurs villes africaines des acteurs clés du système de mobilité. Le passage à l'électrique de ces derniers peut être interprété comme un effort d'alignement sur les problématiques actuelles de durabilité des transports dans l'optique de répondre aux enjeux écologiques mais aussi pour exploiter le potentiel économique que revêt ce marché en Afrique.

III. DES INEGALITES DE REPARTITION REVELATRICES DE BARRIERES SOCIO-TECHNIQUES ET POLITICO-ECONOMIQUES INTRINSEQUES AUX TERRITOIRES ?

Il existe une forte disparité dans la répartition géographique des projets recensés. En plus d'être récente en Afrique, l'électromobilité adossée aux deux-roues motorisés ne se déploie pas à un rythme homogène sur le continent, pas plus qu'elle ne concerne toutes ses sous-régions. Seulement quatorze pays et une trentaine de villes sont concernés par ces projets (Fig.2).

Trois pays se démarquent précisément dans ce recensement. Il s'agit du Kenya avec 10 projets, suivi de l'Ouganda et du Maroc comptant chacun 5 projets. Une analyse à l'échelle sous-régionale place l'Afrique de l'Est en tête avec le quatuor Kenya, Ouganda, Rwanda et Zimbabwe qui concentre plus de la moitié des projets (20 projets des 36 recensés). Malgré un marché adressable tout aussi important qu'en Afrique de l'Est, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale paraissent moins concernées par le déploiement de projets associés aux motos électriques. Cette disparité dans la transition vers l'électrification peut s'expliquer par différents facteurs dont l'impact des

dispositifs de régulation des motos (Boutueil & *al.*, 2022) et la culture entrepreneuriale (Manga, 2022).

Dans plusieurs pays et grandes villes en Afrique de l'Ouest et du Centre, les dispositifs de régulation interdisant l'usage des motos se sont fortement renforcés ces dernières années face à la croissance des externalités négatives liées à l'explosion des parcs de motos (congestion, pollution, augmentation des accidents) mais aussi aux usages détournés dont les motos font l'objet, notamment pour les actes de criminalité protéiformes incluant également le terrorisme (Uchehara, 2018 ; Donko & *al.*, 2021). Fondés sur l'interdiction intégrale de l'usage des motos, ils constituent une forte barrière à l'entrée sur le marché des motos électriques pour divers acteurs. Au Ghana, au Sénégal ou encore en Côte d'Ivoire par exemple, l'usage commercial des motos reste formellement interdit à l'échelle nationale, même s'il existe une certaine tolérance vis-à-vis des acteurs de ce secteur (notamment sur le marché de la livraison). Des restrictions similaires existent au niveau local avec une certaine volonté de bouter les motos hors des centres-villes de capitales comme Ouagadougou, Conakry, Monrovia, Yaoundé, Libreville, Brazzaville, Douala, Ndjamena, etc., (Boutueil & *al.*, 2022). Le cas

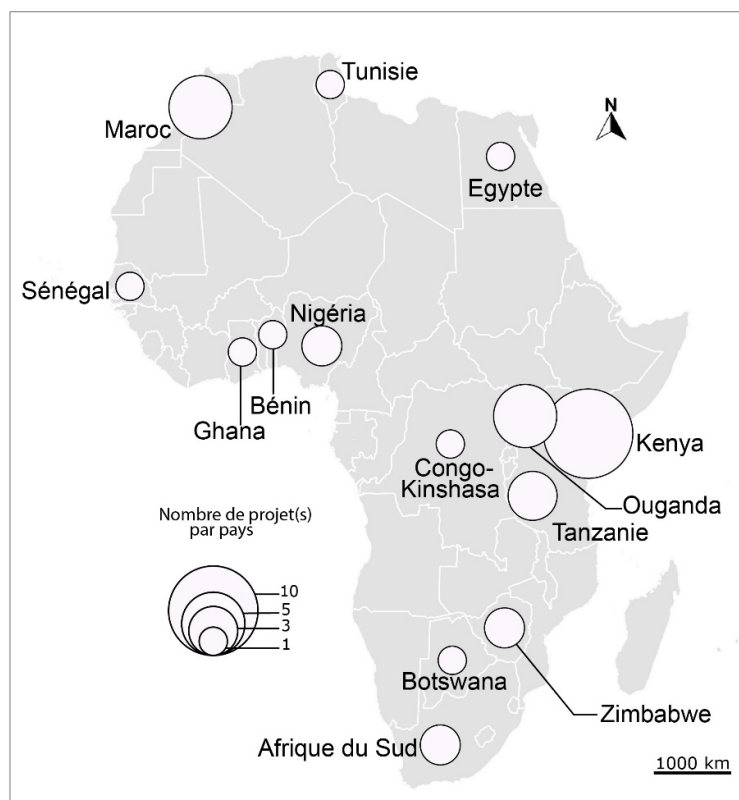


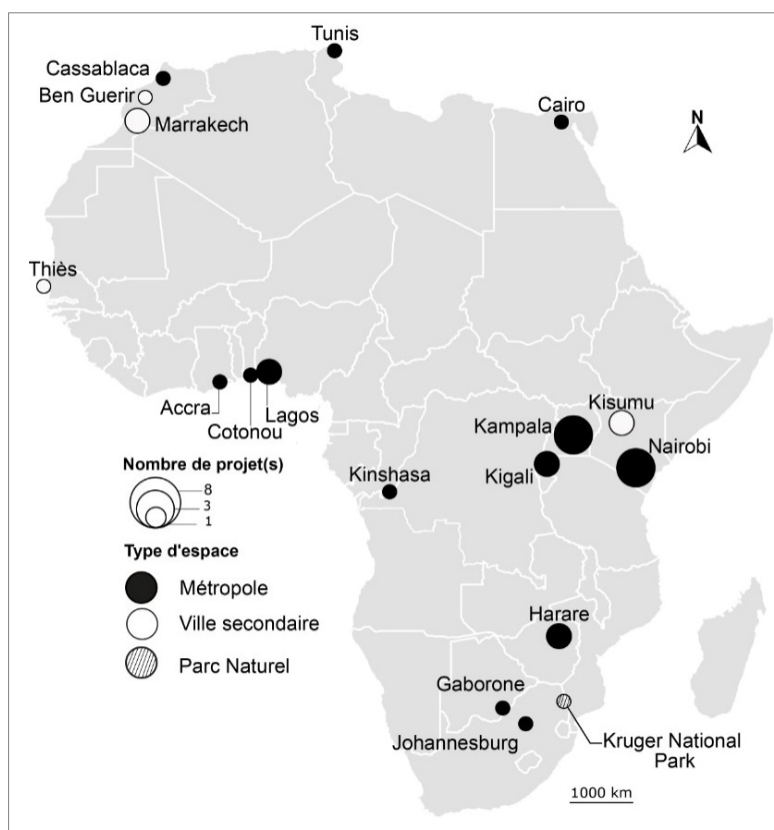
Fig.2 - Répartition par Etats des projets d'électrification des motos en Afrique de 2011 à octobre 2021 (N= 36)
(Source : Amedokpo Y.T. & Boutueil V., 2021, Observatoire de la mobilité électrique en Afrique, recensement 2021)

le plus emblématique reste certainement celui de Lagos. Adoptée en 2018 (Lagos State Government, 2018), la nouvelle loi de réforme du secteur des transports de l'État de Lagos interdisant l'usage à titre onéreux des motos d'une cylindrée inférieure à 200cm³ a profondément bouleversé l'écosystème émergent de la mobilité électrique adossée aux deux-roues motorisés tout comme celui des plateformes de mobilité partagée utilisant des motos conventionnelles (Okusami & *al.*, 2020). Elle a contraint les startups locales comme *Max.ng* à s'équiper de motos électriques les plus chères du marché pour respecter la contrainte de cylindrée, ce qui constitue un handicap de plus à la viabilité de leur modèle économique.

En revanche, dans plusieurs pays à l'est du continent (notamment au Rwanda, au Kenya et en Ouganda), des mesures de régulation plus intégratives des acteurs soutiennent fortement le marché historique des motos. A cela peuvent s'ajouter un discours politique favorable à l'électrification des motos et une promotion de l'*empowerment* renforcée par les pratiques *do it yourself* qui ont vu émerger plusieurs startups dans

ces pays, particulièrement dans le domaine de la mobilité électrique (Binagwaho, 2020). Selon une étude exploratoire du World Resources Institute sur les startups de mobilité basées sur la technologie en Afrique (de 2010 à 2019), Nairobi apparaît par exemple comme la ville ayant la plus forte concentration de startups de mobilité en Afrique impliquées dans des services de mobilité partagée, des innovations technologiques pour les performances des véhicules, l'expérience des navetteurs ou la prise de décision basée sur les données (Galuszka & *al.*, 2021). Kigali et Kampala suivent des tendances similaires (Galuszka & *al.*, 2021 ; Boutueil & *al.*, 2022), ce qui pourrait expliquer que la majorité des projets recensés se trouvent dans ces villes.

Une autre logique dans le choix de marché des acteurs est la tendance à s'implanter initialement dans les villes métropoles avant de s'étendre à d'autres territoires. Cette logique de marché s'explique par le fait qu'à l'échelle respective des pays, ce sont les métropoles qui concentrent l'essentiel de l'activité économique, offrent de plus grandes possibilités d'utilisation des motos électriques avec



* Le concept de marché primaire recouvre ici une dimension purement géographique. Il correspond au lieu où les porteurs de projets ont initialement déployé leurs projets. Il ne tient pas compte des déploiements a posteriori fussent-ils à l'échelle du lieu originel ou non.

Fig.3 - Marchés primaires* de déploiement des projets d'électrification des motos en Afrique de 2011 à octobre 2021 (N= 36)
(Source : Amedokpo Y.T. & Boutueil V., 2021, Observatoire de la mobilité électrique en Afrique, recensement 2021)

l'augmentation des besoins de mobilité et la présence d'une population solvable (hormis les projets adossés à des flottes d'entreprises).

Enfin, en Afrique du Nord et en Afrique Australe, le faible nombre de projets d'électrification des motos fait écho à l'usage limité de ce mode de transport dans les systèmes de transports locaux. De plus, contrairement au reste du continent, nombre de ces projets s'inscrivent dans une approche principalement industrielle, avec des fabricants locaux comme *Glide* en Egypte, *Beswag* et *Obamotors* au Maroc. Il n'existe quasiment pas de projet visant l'exploitation des motos électriques à destination du grand public excepté les flottes d'entreprises. Bien qu'il existe une volonté manifeste d'aller vers la mobilité électrique dans ces pays, les choix ou stratégies opérés restent largement orientés vers les véhicules légers et lourds, en particulier les véhicules de tourisme et les bus qui y représentent plus de la moitié de la part modale des transports motorisés (El-Geneidy & *al.*, 2014).

IV. DES MODELES ECONOMIQUES INNOVANTS REDUISANT LES BARRIERES A L'ADOPTION

Plusieurs études sur l'adoption des VE par les consommateurs ont indiqué le prix comme principale barrière relative à l'intention d'achat (Egbue & Long, 2012) ; Kumar & Alok, 2020 ; Lance & *al.*, 2020 ; Moeletsi, 2021). Bien que le coût des batteries continue de baisser considérablement, réduisant le prix à la vente des VE, la parité des prix avec les véhicules thermiques n'est, à ce jour, pas encore atteinte (Souloupoulos, no date ; Sioshansi & Webb, 2019). En l'absence d'incitations fortes, l'argument du prix de vente demeure un frein malgré un potentiel avantage des VE en termes de coût total de possession (TCO) dépendant des coûts des énergies, des coûts de maintenance et de l'intensité d'usage (Moon & Lee, 2019 ; Mohammadzadeh, Zegordi & Nikbakhsh, 2021). Dans une étude basée sur les barrières à l'adoption de la moto électrique dans le nord du Ghana, (Wahab & Jiang, 2019) révèlent par exemple que le prix à l'achat des motos et l'absence de

subventions gouvernementales viennent en première position comme obstacles chez les utilisateurs de moto interrogés, bien avant les représentations sur la performance et l'autonomie des motos.

En réponse au frein économique associé au passage à l'électrique dans un double contexte d'absence d'incitations et de revenus par habitant extrêmement faibles, les acteurs de l'offre mettent en place des stratégies ou modèles d'affaires ingénieux pour tenter de dégager des profits et d'accélérer l'adoption de la technologie (Fig.4). En l'absence de données exhaustives sur l'ensemble du modèle d'affaire des acteurs, l'analyse s'est concentrée en particulier sur la proposition de valeur qui représente l'une des composantes centrales des modèles d'affaires tels que définis par (Osterwalder & Pigneur, 2013).

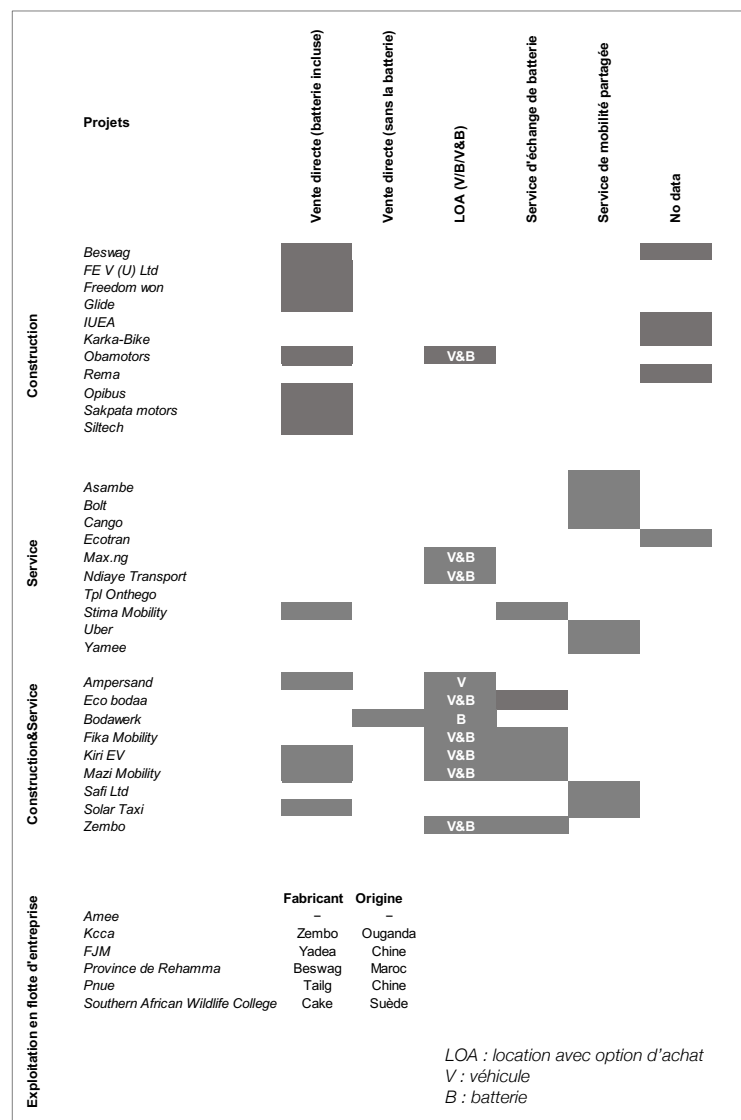


Fig.4 - Propositions de valeur inhérentes aux projets d'électrification des motos en Afrique de 2011 à octobre 2021 (Source : Amedokpo Y.T. & Boutueil V., 2021)

Très peu de projets (moins d'une dizaine) adossent leurs propositions de valeur uniquement à la vente directe (avec ou sans batterie). Dans la plupart des cas, celles-ci intègrent des modèles de paiement échelonné comme la location avec option d'achat ou encore l'utilisation des motos dans le cadre d'un service de mobilité partagée. D'autres projets proposent une réduction des freins liés à l'autonomie des véhicules ou à l'accès à l'électricité par le biais des solutions innovantes d'échange de batteries. Ces différentes options ont en commun de favoriser l'accès aux motos électriques pour des communautés d'utilisateurs qui ne seraient pas compatibles avec un modèle simple de vente directe pour un usage individuel.

Par ailleurs, le secteur des moto-taxis semble constituer la cible principale des acteurs de l'offre. Il représente en effet la part de marché la plus importante des deux-roues motorisés dans les villes africaines, mais aussi celle où la question de la propriété des engins emporte des répercussions importantes sur les conditions d'exploitation (Spooner & al., 2020). A Lomé et à Kampala par exemple, plus de la moitié des conducteurs de moto-taxis (soit respectivement 58% et 60%) ne sont pas propriétaires des engins qu'ils conduisent (Guézéré, 2021 ; Spooner & al., 2020). Dans le Comté de Kisumu au Kenya, Nyachio (2015) révèle que 56% des conducteurs travaillent pour des propriétaires de motos dans le cadre du système de cibles (versements quotidiens ou hebdomadaires correspondant à un objectif de recettes garanti au propriétaire) (Diaz Olvera & al., 2016). L'étude établit également une relation entre la propriété de la moto, la rémunération des conducteurs, le nombre d'heures travaillées et les risques d'accident. Elle a montré que les conducteurs non-propriétaires sont plus exposés aux mauvaises conditions de travail (74% travaillent entre 16 et 18 heures par jour contre 54% pour les propriétaires) pour de faibles rémunérations. Elle révèle également que la possession de la moto par le conducteur réduisait de 57% la probabilité d'être impliqué dans un accident de moto. La proposition de solutions de location avec option d'achat ouvre ainsi l'accès à la propriété pour un public élargi de conducteurs de moto-taxis, avec des retombées bénéfiques possibles sur leurs revenus et conditions de travail.

Enfin, en plus du marché des conducteurs de moto-taxis, certaines startups ont adossé à leur activité initiale de vente de motos électriques, un service de transport pour compte d'autrui (passagers et/ou livraisons) par le biais des applications mobiles. Cette stratégie, tout en favorisant une intensité d'utilisation des véhicules nécessaire pour optimiser leur TCO, diversifie également les cas d'usages des motos électriques au sein du groupe d'utilisateurs finaux. Les projets d'exploitation des motos électriques en flotte d'entreprise (publique/privée) s'inscrivent dans une logique d'optimisation similaire des coûts qui consiste à les amortir par un usage intensif. D'autres logiques de réduction du coût unitaire des motos électriques avec un impact évident sur leurs prix de vente portent sur la valorisation de l'assemblage locale (grâce à une main d'œuvre peu coûteuse) et des principes de l'économie circulaire (par le biais du *retrofitting* et la fabrication de pièces reconditionnées). C'est notamment le cas de la startup ougandaise *Bodawerk* qui produit des motos électriques dont 90% des matériaux utilisés sont d'origine locale, seuls les moteurs électriques étant importés de Chine (Kuhudzai, 2020). La startup installée dans la capitale ougandaise convertit des motos à essence de la marque *Bajaj* en motos électriques alimentées par des batteries lithium-ion de seconde vie récupérées à partir d'anciens ordinateurs portables. Ce *modus operandi* lui permet de réduire le prix des motos et de les adapter aux capacités financières du marché cible (Kuhudzai, *op.cit.*).

CONCLUSION

Rapides, maniables, relativement abordables et surtout adaptées à la desserte des quartiers difficiles d'accès, les motos se sont imposées comme une réponse agile à la crise des transports que traversent la plupart des villes africaines depuis la « mort » des sociétés de transports publiques (Diaz Olvera, Plat & Pochet, 2020b). Leur essor lié principalement au rôle primordial qu'elles jouent dans l'accessibilité urbaine contraste néanmoins avec les nombreuses externalités négatives auxquelles elles contribuent, ce qui alimente des controverses sur l'opportunité de leur maintien dans les systèmes de transport urbains (Marchais, 2009 ; Feudjio, 2014). Si les problèmes d'insécurité et de congestion qu'elles génèrent semblent pour l'heure devoir encore faire l'objet de politiques ambitieuses de régulation, l'équation de la pollution locale paraît en revanche pouvoir trouver une

solution au moins partielle dans la transition vers l'électromobilité.

Les initiatives d'électrification des deux-roues motorisés ont émergé en grand nombre en Afrique au cours des trois dernières années (2019-2021) et sont promues comme une solution durable aux systèmes de transports urbains. L'intégration des motos électriques dans les villes africaines va de pair avec l'évolution qualitative et quantitative du paysage de la mobilité illustrée par l'arrivée de nouveaux acteurs dans l'écosystème. Les startups de mobilité électrique figurent au premier rang de ces acteurs. Avec les entrepreneurs locaux, ils représentent les initiatives « par le bas », nettement plus importantes numériquement que les projets « par le haut », en l'occurrence ceux relevant des acteurs publics (Etats & Collectivités locales). Entre ces deux catégories d'acteurs, Etats & Collectivités vs. Startups & Entrepreneurs locaux individuels, apparaît un troisième groupe constitué des organisations internationales (comme le Programme des Nations Unies pour le Développement), des plateformes internationales de mobilité partagée, mais aussi des universités et autres organismes du monde de la recherche qui entendent jouer un rôle de premier plan dans cette transition (Galuszka & al., 2021), de la conception à la coordination en passant par la mise en œuvre, selon une approche qualifiée dans cette communication de « par le haut ».

Tout en s'appuyant sur les caractéristiques initiales du marché des deux-roues motorisés conventionnels en Afrique à travers ses codes et usages, ces nouveaux acteurs de la mobilité électrique – les startups en particulier – s'en écartent par l'originalité – pour le contexte local et au-delà – des solutions et modèles qu'ils déploient à travers leurs propositions de valeur. La plupart d'entre eux ont en effet saisi l'électrification des motos comme une fenêtre d'opportunité permettant selon les cas de réaliser des sauts industriels, par la fabrication ou l'assemblage local de motos électriques et/ou l'intégration de couches de services définissant des offres « produits-services » sans précédent sur le continent (Beuren & al., 2013 ; Haase & al., 2017 ; Ensslen & al., 2020 ; Zheng & al., 2021 ; Kurpiela & al., 2022). Alors que le marché actuel des motos conventionnelles est quasiment dominé par les importations, une part importante des motos électriques qui circuleront en Afrique dans les années à venir pourrait être fabriquée

sur le continent. Mieux, d'autres contraintes imposées par l'électrification, à savoir l'accès à une infrastructure de charge, l'autonomie des véhicules ou encore l'accès à l'électricité, sont anticipées et intégrées dans l'offre de service des acteurs. Le développement de solutions d'échange de batterie en plus d'un réseau d'infrastructure de charge contribue à atténuer significativement le triple défi énergétique (autonomie, accès à l'électricité et disponibilité des bornes de recharge) auprès des utilisateurs finaux. L'obstacle lié au prix des motos électriques trouve également des réponses par le biais de dispositifs d'optimisation visant à réduire leurs coûts unitaires (grâce à l'assemblage local, la fabrication locale de pièces, le recyclage de matériaux entrant dans la chaîne de production, la conversion d'anciennes motos à essence en motos électriques, etc.), ou encore à travers des stratégies de distribution axées sur des modèles de location avec option d'achat (LOA) qui permettent de répondre aux difficultés de trésorerie ou d'accès au financement (pour l'investissement initial) auxquelles les conducteurs de moto-taxis sont souvent confrontés en Afrique. La LOA fait en cela écho au système traditionnel du *work and pay* (travailler pour payer) largement répandu dans le *business model* de l'industrie de la moto-taxi en Afrique, notamment à destination des conducteurs non solvables (Diaz Olvera & al., 2013 ; Diaz Olvera & al., 2016 ; Guézéré, 2017 ; Gok Yang, 2020). Une autre partie des projets adosse leurs propositions de valeur à l'usage des motos électriques plutôt qu'à leur possession par les particuliers *via* des plateformes numériques offrant des services basés sur les deux motos électriques.

Néanmoins, le déploiement de services d'échanges de batterie et d'infrastructures de charge basés sur des technologies assez différentes d'un acteur à un autre renforce la dépendance des usagers à ces acteurs et réduit par ricochet les possibilités d'interopérabilité pourtant nécessaires pour passer des marchés de niches aux marchés de masse (Sankaran & Venkatesan, 2021). La question de l'interopérabilité renvoie à une des dimensions cruciales de l'intervention des pouvoirs publics pour accompagner le déploiement de la mobilité électrique. Sur le plan technique, cela peut renvoyer à l'élaboration des standards communs concernant la forme des blocs de batterie ou le choix de la chimie (lithium, plomb, etc.). Sur le plan commercial, cela

peut renvoyer à la régulation de la tarification et des modes de paiement et surtout à l'affirmation d'un impératif d'accessibilité de tous les usagers aux bornes. La littérature scientifique sur la diffusion des VE, notamment dans les pays développés, documente assez bien le lien entre les politiques publiques sur les enjeux de l'interopérabilité des bornes de recharge et la dynamique de déploiement des VE (Künle & Minke, 2020). Une diffusion des connaissances acquises sur d'autres marchés à destination des pouvoirs publics africains à différents échelons de gouvernement par exemple au cours de rencontres scientifiques, de missions d'expertise ou encore sous la configuration de formations à la carte visant le renforcement des capacités, etc., permettrait de poser les bases de dispositifs de régulation adaptés pour l'écosystème des motos électriques dans les villes africaines (Kochenkova & al., 2016).

La dynamique d'électrification des motos en Afrique comme dans la plupart des pays en développement témoigne d'une trajectoire adaptée aux pratiques de mobilité locales, notamment en Afrique subsaharienne où le parc roulant motorisé est fortement dominé par les deux roues. Elle contraste avec les trajectoires d'électrification des transports dans les Nord incarnées prioritairement par le véhicule de tourisme. Toutefois, si la moto électrique peut apporter une solution partielle aux problèmes de pollution (notamment en termes de polluants locaux) et offre une opportunité d'industrialisation au continent, les questions de congestion et de sécurité liées à l'augmentation rapide du parc demeurent entières et pourraient susciter des politiques de régulation comme l'introduction de quotas d'importation et/ou de restrictions d'importation sur certaines catégories de cylindrée comme c'est actuellement le cas dans un nombre croissant de pays sur le continent (Boutueil & al., 2022).

Contributions des auteurs

Les auteurs confirment leur contribution à l'article comme suit :

- conception et design de l'étude : Y.T. Amedokpo, V. Boutueil ;
- collecte des données : Y.T. Amedokpo ;
- analyse et interprétation des résultats : Y.T. Amedokpo, V. Boutueil ;
- rédaction du manuscrit : Y.T. Amedokpo, V. Boutueil.

Tous les auteurs ont revu les résultats et ont approuvé la version finale du manuscrit.

Déclaration de conflits d'intérêts

Les auteurs n'ont déclaré aucun conflit d'intérêt potentiel en ce qui concerne la recherche, la rédaction et/ou la publication de cet article.

Remerciements

Cette recherche a été financée par l'Institut de la Mobilité Durable Renault-ParisTech (IMD), dans le cadre du projet de recherche NexMob du LVMT (City Mobility Transport Lab) sur la mobilité automobile à l'ère des services.

ORCID iDs

Yao Tsoekpo Amedokpo: <https://orcid.org/0000-0003-4756-8851>

Virginie Boutueil : <https://orcid.org/0000-0001-8782-558X>

Bibliographie

- Akumu J., 2017, Improving Air Quality in African Cities, *UNEP*, 14 p.
- Amedokpo Y.T. & Boutueil V., 2022, What Place for Electric Vehicles as a Research Object and a Practical Alternative to Internal Combustion Engine Vehicles in Africa? Toward a Research Agenda Based on a Systematic Literature Review and a Census of Electromobility Projects, *Transportation Research Record*, pp.1-13
- Bakker S., Haq G., Peet K., Gota S., Medimorec N., Yiu A., Jennings G. & Rogers J., 2019, Low-Carbon Quick Wins: Integrating Short-Term Sustainable Transport Options in Climate Policy in Low-Income Countries', *Sustainability*, 11(16), 17 p.
- Beuren F.H., Gomes Ferreira M.G. & Cauchick Miguel P.A., 2013, Product-service systems: a literature review on integrated products and services, *Journal of Cleaner Production*, 47, pp.222-231.
- Binagwaho B., 2020, Kigali, un hub de la transformation numérique en Afrique, In Bariol-Mathais (dir), *Vers des villes africaines durables*, Editions Gallimard, Paris, pp.125-127.
- Black A., Barnes J., Makundi B. & Ritter T., 2018, Electric two-wheelers in Africa? Markets, production and policy, 4 p.
- Boutueil V., Lesteven G. & Nemett L., 2020, Toward the Integration of Paratransit in Transportation Planning in African Cities, *Transportation Research Record*, 2674(9), pp.995-1004.
- Boutueil V., Nemett L. & Quillerier T., 2022, Trends in Competition among Digital Platforms for Shared Mobility: Insights from a Worldwide Census and Prospects for Research, *Transportation Research Record*, 2676(2), pp.69-82.
- Boutueil V., Quillerier T. & Amedokpo Y., 2022, Quels dispositifs de gouvernance et de régulation des motos-taxis

dans les villes africaines?’, in 2^e Colloque international du laboratoire de recherche PREDES avec l'EHESS, *La motocyclette dans tous ses états en Afrique: mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales*, Kara.

Canales D., Da Silva L., Shastry., Bouton S., Trimble E., Thyane J., Knuper S. & Powell M., 2017, *Connected Urban Growth: Public-Private Collaborations for Transforming Urban Mobility*, Siemens et WRI, 60 p.

Chenal J., 2017, *Et la Chine inventa l'étalement urbain en Afrique, grâce aux motos-taxis*. Available at: https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26/et-la-chine-inventa-l-etatement-urbain-en-afrique-grace-aux-motos-taxis_5069594_3212.html (Accessed: 10 January 2023).

Collett K.A. & al., 2020, *Energy and Transport in Africa and South Asia*, Energy and Economy Growth, p.36.

Collett K.A. & Hirmer S.A., 2021, Data needed to decarbonize paratransit in Sub-Saharan Africa, *Nature Sustainability*, 4(7), pp.562-564.

Courtot H., Boulenouar A., Chantreuil S. & Hafid B., 2021, *Cycle de vie et typologie des projets - Livre 5*, Afnor Editions, 392 p.

Dallmann T., Bernard Y., Tietge U. & Muncrief R., 2019, *Remote sensing of motor vehicle emissions in Paris*, The real urban emissions initiative, p.44.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2009, La double vie de la moto au Sud du Sahara, in Fumey G., Varlet J. & Zembri P.(eds) *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*. Ellipses, pp.117-126.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2010, Entre contraintes et innovation: évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne, *Espace populations sociétés. Space populations societies* n°2-3, pp.337-348.

Diaz Olvera L., Guézéré A., Plat D. & Pochet P., 2013, The motorbike taxis in Lomé: Who earns what? in. *13th World Conference on Transport Research (WCTR)*, Rio de Janeiro.

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*, 55, pp.165-174.

Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet, P., 2007, Mobilité quotidienne en temps de crise, *Belgeo, Revue belge de géographie* n°2, pp.173-188.

Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2020a, Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities, *Journal of Transport Geography*, 88, Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>

Donko K., Doevenspeck M. & Beisel U., 2021, Migration Control, the Local Economy and Violence in the Burkina Faso and Niger Borderland, *Journal of Borderlands Studies*,

0(0), pp.1-17.

Doucette R.T. & McCulloch M.D., 2011, Modeling the CO₂ emissions from battery electric vehicles given the power generation mixes of different countries, *Energy Policy* n°39(2), pp.803-811.

Eccarius T. & Lu C.-C., 2020, Powered two-wheelers for sustainable mobility: A review of consumer adoption of electric motorcycles, *International Journal of Sustainable Transportation* n°14(3), pp.215-231.

Egbue, O. & Long S., 2012, Barriers to widespread adoption of electric vehicles: An analysis of consumer attitudes and perceptions', *Energy Policy* n°48, pp.717-729.

El-Dorghamy A. & Attia M., 2021, *Low-Emission Zones (LEZs) and Prerequisites for Sustainable Cities and Clean Air in Egypt*, Berlin, Friedrich-Ebert-Stiftung, p.50.

El-Geneidy A., Diab E., Jacques C. & Mathez A., 2014, *Sustainable Urban Mobility in the Middle East and North Africa, Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements*, Nairobi, p.54.

Ensslen A., Gnann T., Jochem P., Plötz P., Dütschke E. & Fichtner W., 2020, Can product service systems support electric vehicle adoption? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n°137, pp.343-359.

Fabbri J., 2017, Fabriquer et concevoir l'innovation : des outils à portée de main, in Gay C. & Szostak B. L. (dir.), *Management de l'innovation*, Dunod, Paris, 288 p. (pp.125-169).

Feudjio Y.B.D., 2014, Young bendskinners in Cameroon: between survival strategies and State violence, *Autrepart*, 71(3), pp.97-117.

Galuszka J., Martin E., Nkurunziza A., Achieng' Oginga J. & Senyagwa J., 2021, East Africa's Policy and Stakeholder Integration of Informal Operators in Electric Mobility Transitions—Kigali, Nairobi, Kisumu and Dar es Salaam', *Sustainability*, 13(4), doi.org/10.3390/su13041703

Godard X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala Editions.

Gok Yang R., 2020, *Effect of Microfinance Institutions on Performance of Entrepreneurship in Kenya: A Case of Bodaboda Business in Nairobi County*. Thesis. United States International University- Africa. Available at: <http://erepo.usiu.ac.ke:8080/xmlui/handle/11732/5945> (Accessed: 3 December 2022).

Guerra E., 2019, Electric vehicles, air pollution, and the motorcycle city: A stated preference survey of consumers willingness to adopt electric motorcycles in Solo, Indonesia, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, n°68, pp.52-64.

Guézéré A., 2013, Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? *Norois. Environnement, aménagement, société*,

(226), pp.41-62.

Guézéré A., 2017, De l'occupation désorganisée du territoire urbain par les conducteurs des motos-taxis à Lomé. La fabrique d'un espace public, *Urbia* n°20, pp.101-115.

Guézéré A., 2021, *Les taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, L'Harmattan, 374 p.

Haase R.P., Pigosso D.C.A. & McAloone T.C., 2017, Product/Service-System Origins and Trajectories: A Systematic Literature Review of PSS Definitions and their Characteristics', *Procedia CIRP*, 64, pp. 157-162.

Hernandez M., Kockelman K. M., Lentz J. & Lee J., 2019, Emissions and noise mitigation through use of electric motorcycles, *Transportation Safety and Environment*, n°1(2), pp.164-175.

Kerdlap P. & Gheewala S.H., 2016, Electric Motorcycles in Thailand: A Life Cycle Perspective, *Journal of Industrial Ecology*, n°20(6), pp.1399-1411.

Kigozi J., 2022, Climate Resilient Urban Mobility by Non-motorized Transport, in Akhnoukh A., Kaloush K., Elabyad M. & Halleman B., (eds) *Advances in Road Infrastructure and Mobility*. Cham: Springer International Publishing (sur les infrastructures civiles durables), pp.1225-1236.

Kochenkova A., Grimaldi R. & Munari F., 2016, Public policy measures in support of knowledge transfer activities: a review of academic literature, *The Journal of Technology Transfer*, n°41(3), pp.407-429.

Koossalapeerom T., Satiennam T., Satiennam W., Leelapatra W., Seedam A. & Rakpukdee T., 2019, Comparative study of real-world driving cycles, energy consumption, and CO₂ emissions of electric and gasoline motorcycles driving in a congested urban corridor, *Sustainable Cities and Society* n°45, pp.619-627.

Kuhudzai R.J., 2020, *Uganda-Based Bodawerk's Electric Tractors, Motorcycle Conversion Kits, Threshing & Milling Machines Look Set To Transform Lives*, CleanTechnica. Available at:

<https://cleantechnica.com/2020/07/19/uganda-based-bodawerks-electric-tractors-motorcycle-conversion-kits-threshing-milling-machines-look-set-to-transform-lives/>

(Accessed: 3 December 2022).

Kumar A., 2011, *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines. Une perspective d'économie politique*. Banque Mondiale, p.34.

Kumar J., Kumar S. & Nandakumar V. S., 2022, Standards for electric vehicle charging stations in India: A review, *Energy Storage*, 4. Available at:

<https://doi.org/10.1002/est2.261>

Kumar P. & Chakrabarty S., 2020, Analyse du coût total de possession de l'impact de l'utilisation des véhicules sur la viabilité économique des véhicules électriques en Inde,

Transportation Research Record, 2674(11), pp.563-572.

Kumar R.R. & Alok K., 2020a, Adoption of electric vehicle: A literature review and prospects for sustainability', *Journal of Cleaner Production*,

<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119911>

Künle E. & Minke C., 2020, Macro-environmental comparative analysis of e-mobility adoption pathways in France, Germany and Norway', *Transport Policy* [Preprint].

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.08.019>

Kurpiela S. & Teuteberg F., 2022, Strategic planning of product-service systems: A systematic literature review, *Journal of Cleaner Production*,

<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.130528>

Lance N., Zarazua de Rubensa G., Kestera J. & Sovacool B. K., 2020, Understanding the socio-technical nexus of Nordic electric vehicle (EV) barriers: A qualitative discussion of range, price, charging and knowledge', *Energy Policy*,

<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111292>

Liverpool-Tasie L.S.O., Reardon T. & Belton B., 2021, "Essential non-essentials": COVID-19 policy missteps in Nigeria rooted in persistent myths about African food supply chains, *Applied Economic Perspectives and Policy* n°43(1), pp.205-224.

Majumdar D., Majumder A. & Jash T., 2016, Performance of Low Speed Electric Two-wheelers in the Urban Traffic Conditions: A Case Study in Kolkata, *Energy Procedia* n°90, pp.238-244.

Malukisa Nkuku A., 2019, La professionnalisation des petits opérateurs de transport à Kinshasa à l'épreuve des intérêts divergents des acteurs locaux, *Revue Africaniste Inter-Disciplinaire*, pp.53-67.

Manga E., 2022, The gig economy in Kenya's informal transport sector: Manifestations, benefits, challenges, and prospects, in Ness E., (dir.), *The Routledge Handbook of the Gig Economy*, Routledge.

Marchais G., 2009, Règles publiques, règles privées: les taxis-motos au Bénin, *L'Economie politique* n°41(1), pp.59-68.

Mfoulou Olugu J.P., 2018, Etalement urbain, comportement de mobilité et fonctionnement de l'offre de transport à Yaoundé, *African Development Review* n°30(3), pp.304-315.

Moeletsi M.E., 2021, Future policy and technological advancement recommendations for enhanced adoption of electric vehicles in south africa: A survey and review, *Sustainability* (Switzerland), 13(22).

<https://doi.org/10.3390/su132212535>

Mohammadzadeh N., Zegordi S.H. & Nikbakhsh E., 2021, Pricing and free periodic maintenance service decisions for an electric-and-fuel automotive supply chain using the total cost of ownership, *Applied Energy* n°288,

<https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2021.116471>

- Moon S. & Lee D.-J., 2019, An optimal electric vehicle investment model for consumers using total cost of ownership: A real option approach, *Applied Energy* n°253, <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2019.113494>
- Nyachio G.M.M., 2015, *Socio-cultural and economic determinants of boda boda motorcycle transport safety in Kisumu County, Kenya*, Kenyatta University.
- Okusami D. & Sameria V., 2020, Legal and Commercial Implications of the Lagos State Motorbike Ban. Available at: <https://www.templars-law.com/wp-content/uploads/2020/02/Templars-NEWSLETTER-Legal-and-Commercial-Implications-of-the-Lagos-State-Motorbike-Ban.pdf>
- Okusami D. & Sameria V., no date, Legal and Commercial Implications of the Lagos State Motorbike Ban.
- Osterwalder A. & Pigneur Y., 2013, *Business model generation: a handbook for visionaries, game changers, and challengers*. John Wiley&Sons, Inc., Hoboken. New York: Wiley&Sons.
- Ouassa Kouaro M., 2014, Participation des conducteurs de taxi-moto à l'EIE de la pollution atmosphérique à Cotonou : entre leurre et lueurs ? in Colloque international Bruxelles, p.7. Available at: https://www.sifee.org/static/uploaded/Files/ressources/actes-des-colloques/bruxelles/session-4/OUASSA_TEXTE.pdf
- Poku-Boansi M. & Marsden G., 2018, Bus rapid transit systems as a governance reform project, *Journal of Transport Geography* n°70, pp.193-202.
- Prianjani D., Sutopo W., Hisjam M. & Pujiyanto E., 2019, Sustainable supply chain planning for swap battery system: Case study electric motorcycle applications in Indonesia, *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 495(1), <https://doi.org/10.1088/1757-899X/495/1/012081>
- Rajper S.Z. & Albrecht J., 2020, Prospects of Electric Vehicles in the Developing Countries: A Literature Review', *Sustainability*, 12(5), <https://doi.org/10.3390/su12051906>
- Sabatier P.A., 1986, Top-Down and Bottom-Up Approaches to Implementation Research: a Critical Analysis and Suggested Synthesis, *Journal of Public Policy*, n°6(1), pp.21-48.
- Salenson I., 2020, IV. L'Afrique de demain sera rurale, *Reperes*, pp.57-76.
- Sankaran G. & Venkatesan S., 2021, Standardization of electric vehicle battery pack geometry form factors for passenger car segments in India, *Journal of Power Sources* n°502, <https://doi.org/10.1016/j.jpowsour.2021.230008>
- Schalekamp H., 2017, Lessons from building paratransit operators' capacity to be partners in Cape Town's public transport reform process, *Transportation Research Part A: Policy and Practice* n°104, pp.58-66.
- Sioshansi F. & Webb J., 2019, Transitioning from conventional to electric vehicles: The effect of cost and environmental drivers on peak oil demand, *Economic Analysis and Policy*, n°61, pp.7-15.
- Soulopoulos N., no date, *When Will Electric Vehicles be Cheaper than Conventional Vehicles?* p.15.
- Spooner D., Mwanika J.M., Natamba S. & Manga E.O., 2020, Kampala Bus Rapid Transit: Understanding Kampala's Paratransit Market Structure, GLI et AFD, 113 p.
- Subramanian R., Kagabo A. S., Baharane V., Guhirwa S. & Sindayigaya C., 2020, Air pollution in Kigali, Rwanda: spatial and temporal variability, source contributions, and the impact of car-free Sundays, *Clean Air Journal*, n°30(2), pp.1-15.
- Tastevin Y.P., 2015, Bajaj en Égypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique, *Autrepart*, n°76(4), pp.127-146.
- Uchegara K.E., 2018, The nigerian Boko Haram: from the inception of terrorism to the stagnation of an economy', *Journal of Institute of Economic Development and Social Researches*, n°4(9), pp.238-247.
- Uzundu C., 2022, Non-motorised Transport and Traffic Safety in African Cities: An introduction, in Acheampong A. R., Lucas K., Poku-Boansi M., Uzundu C., *Transport and Mobility Futures in Urban Africa*, Springer, Springer Nature (The Urban Books Series), 401p., (pp.237-244).
- Vanatta M., Rathod B., Calzavara J., Courtright T. & Sims T., 2022, Emissions impacts of electrifying motorcycle taxis in Kampala, Uganda, *Transportation Research Part D: Transport and Environment* n°104, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103193>
- Wahab L. & Jiang H., 2019, Factors influencing the adoption of electric vehicle: the case of electric motorcycle in northern Ghana, *International Journal of Traffic and Transportation Engineering*, pp.22-37.
- Walters J., 2008, Overview of public transport policy developments in South Africa, *Transportation Economics* n°22(1), pp.98-108.
- Wood A., 2015, Multiple Temporalities of Policy Circulation: Gradual, Repetitive and Delayed Processes of BRT Adoption in South African Cities, *International Journal of Urban and Regional Research*, n°39(3), pp.568-580.
- Yiran G.A.B., Ablo A. D., Asem F. E. & Owusu G., 2020, Urban Sprawl in sub-Saharan Africa: A review of the literature in selected countries, *Ghana Journal of Geography*, n°12(1), pp.1-28.
- Zheng P., Chen C.-H. & Wang Z., 2021, *Smart Product-Service Systems - 1st Edition*, Elsevier, 254 p.
- EEP Africa et Nordic Development Fund (2020) 'Electric boda bodas. Available at: https://eepafrica.org/wp-content/uploads/2020/09/IBM_Zembo_DigitalVersion.pdf
- Lagos State Government, 2018, Vehicle inspection offences and penalties. <http://tms.lagosstate.gov.ng/docs/TrafficLaw.pdf>

The Government of Rwanda and UNDP Rwanda launch a retrofit electric Motorcycles project | United Nations Development Programme (no date) UNDP. Available at:

<https://www.undp.org/rwanda/press-releases/government-rwanda-and-undp-rwanda-launch-retrofit-electric-motorcycles-project> (Accessed: 3/12/2022).

United Nations Environment Programme (2020) *Used vehicles and the environment. A global overview of Used Light Vehicles: Flow, Scale and Regulation*. Nairobi, p.108.

Sitographie

<https://www.bbc.com/news/business-58820548>

<https://cleantechnica.com/2021/03/18/opibus-electric-motorcycles-designed-built-in-kenya-for-africa/>

<https://issuu.com/siemensstiftung/docs/e-mobility-in-rural-africa/s/10732861>

« Encourir des risques pour réduire les risques » : ethnographie des pratiques médicamenteuses des conducteurs de taxi-moto à Cotonou (Bénin)

"Taking risks to reduce risks": ethnography of the medicinal practices of motorcycle cab drivers in Cotonou (Benin)

Hervé B.M. GBENAHOU, Postdoctorant, Sociologue-Anthropologue, Enseignant vacataire, Université d'Abomey-Calavi (Bénin) *

Daniel AZONCHIGA, Maîtrise Sociologie Anthropologie, Option Santé, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Vignon Dègbédji BEDIE, Sociologue-Anthropologue de la santé, Enseignant-chercheur, Institut Régional de Santé Publique (IRSP) Comlan Alfred QUENUM-Bénin

Résumé

L'usage non médical des médicaments chez les conducteurs de taxi-motos à Cotonou est une préoccupation croissante de santé publique. Cependant, peu d'études ont été consacrées à ce phénomène dans son intégralité.

Le but de notre étude est triple. Il s'agit de faire la cartographie des pratiques médicamenteuses au sein de cette corporation à Cotonou, de comprendre les facteurs qui fondent cette autoconsommation de médicaments et d'évaluer l'incidence qu'elle a sur les conducteurs de taxi-motos.

Cette étude inductive et multi-temporelle, montre que les conducteurs de taxi-motos autoconsomment des médicaments modernes, des Substances Psycho Actives (PSA) et des tisanes pour répondre à certains dysfonctionnements organiques, mieux gérer le stress constant et la nervosité permanente, supporter le poids des jours et engranger suffisamment de gains. Seulement, ces produits autoconsommés ne sont pas sans conséquences sur leurs vies.

Mots-clés

Taxi-motos, figures et reconfigurations, pratiques médicamenteuses, représentations sociales, Cotonou.

Abstract

The non-medical use of drugs by motorcycle cab drivers in Cotonou is a growing public health concern. However, few studies have been devoted to this phenomenon in its entirety.

This article attempts to understand the medicinal practices adopted by motorcycle cab drivers and the factors that underlie them.

The methodological approach adopted is comprehensive and inductive. Data collection took place in Cotonou (Benin). The data collection techniques used were observation, in-depth individual and group interviews, and document review.

It appears that in the face of certain social, economic and health constraints, motorcycle cab drivers resort to self-medication. These drugs are taken in quantity and on a regular basis either to control the disease that manifests itself, or to regulate a physiological feeling that is considered abnormal, or to avoid the disease and more generally to maintain themselves in good health and constantly in operational condition. They take these drugs regardless of their intellectual level, their religious affiliation and their professional origin. These drugs have several effects on them. Hepatic, seizures, renal and accident risks, emotional disorders, addiction, etc. However, they do not control the effects of these drugs on their bodies.

Keywords

Motorcycle cabs, Figures and reconfigurations, Medication practices, Social representations, Cotonou.

* herve.gbenahou@gmail.com

INTRODUCTION

Ces dernières décennies, les centres urbains et périurbains du Bénin ont connu un accroissement démographique rapide. Conséquemment, les demandes en moyens de transport ont accru. Mais, paradoxalement, l'offre publique en matière de transport n'a pas suivi, ce qui inscrit dans la durée l'insuffisance des moyens de transport. En effet, alors même que la demande de transport¹ est de plus en plus forte, l'absence de politique d'aménagement et d'urbanisation cohérente et prospective, l'inadéquation des politiques sectorielles de transport tant nationales que municipales, l'inertie des autorités territoriales et étatiques n'ont pas permis le développement de services publics adéquats en matière de transport interurbain et intraurbain. A cela s'ajoute le faible développement et le mauvais état du réseau routier ; l'inexistence d'entreprises publiques et privées de transport en commun urbain et périurbain et l'incongruence des modes de transport émergents par rapport aux besoins en mobilité des populations. Ce contexte, marqué par des vides non couverts, a favorisé l'émergence, l'étalement et l'ancrage social du taxi-moto connu sous le vocable *gungbe*² de *zémijan*. Au Bénin, le *zémijan* est actuellement l'un des modes de transport les plus prisés parce qu'il satisfait une partie importante des besoins en matière de transport urbain. Son essor s'explique aussi par le fait qu'il est devenu, depuis la crise économique des années 1980, l'une des solutions alternatives au chômage que vivent beaucoup de jeunes béninois, un secteur de reconversion professionnelle et une activité qui aide à « arrondir la fin du mois » ou à « se sauver d'affaires ». Ainsi, le taxi-moto est devenu une source d'emploi potentielle pour toutes les catégories socio-professionnelles (diplômés, non diplômés, jeunes et personnes âgées) (Agossou, 2004 ; Djossou, 2017). Toutefois, cette activité est sujette à de nombreuses critiques aussi bien de la part des usagers, des autres opérateurs de transport public que des autorités politico-administratives (Diaz Olvera & al., 2007). En dépit des critiques, deux constantes majeures se dégagent des constats et observations faits : la

conduite de taxi-moto est une activité pénible qui présente beaucoup de risques ; les « *zémijan* » consomment, à longueur de journée, différents types de substances médicamenteuses.

Cet article fait le focus sur la seconde constante relevée et fait le constat que peu d'études s'y sont intéressées. Or, les usages et pratiques développés par les conducteurs de taxi-motos (CTM) constituent des préoccupations majeures de santé publique et de recherche, parce qu'ils sont une couche importante de la population qui prend des risques en mobilisant, de façon souvent « non médicale », des médicaments (Thoër & al., 2008 ; Thoër & Aumond, 2011) qui, pourtant, requièrent un assez grand nombre d'interventions et de précautions (Akrich, 1996).

Bien que Baxerre (2012) ait montré que des médicaments sont consommés quasiment tous les jours par (...) toutes les personnes qui ressentent au quotidien une fatigue due à leurs activités, il est fait le choix, dans le cadre de ce papier, de s'appesantir sur le cas des CTM. En faisant ce choix, cet article tente de combler un vide constaté dans les études qui les ont pris comme objet de recherche. L'objectif visé est de comprendre les pratiques médicamenteuses adoptées par les CTM et les facteurs qui les fondent.

L'approche adoptée est dénommée « Textes, Contextes, Enjeux, Logiques et Pratiques (TCELP) » (Gbenahou, 2017). Compréhensive et inductive, elle offre l'opportunité de partir des textes et des contextes pour mieux cerner les enjeux, les logiques et les pratiques des acteurs. La démarche méthodologique qui l'opérationnalise, et qui a permis de collecter et d'analyser les données, a été faite de plusieurs étapes : l'étape préparatoire, l'étape de collecte des données, l'étape de dépouillement et d'analyse des données et l'étape de la rédaction de l'article. Les techniques de collecte mobilisées sont l'observation, l'entretien approfondi individuel et de groupe et la revue documentaire qui est restée transversale.

La collecte des données a eu lieu à Cotonou (Bénin). La technique d'échantillonnage utilisée est le choix raisonné. Les critères d'inclusion sont : travailler à Cotonou, fréquenter les grins³ de journaux ou de

¹ Ceci renvoie à la fois aux demandes émanant des usagers en vue de consommer des services de transport tant individuels que collectifs. Elle est incluse dans la demande en moyens de transport qui est entendue ici comme une demande émanant d'un usager et/ou d'une entité qui vise à mobiliser une technique ou une technologie pour aller d'un point à un autre ou déplacer un objet d'un point à un autre.

² Langue parlée dans la zone de Porto-Novo au Sud-est du Bénin

³ Les points de vente de journaux qui mutent en des lieux de sociabilité et de discussion où les conducteurs de taxi-motos écoutent, lisent et commentent les journaux et mènent des débats sur les faits de société, notamment politiques.

thé, fréquenter les parcs de stationnement, fréquenter les sites de vente de médicaments, être membre ou responsable des associations de conducteurs de taxi-moto, être disponible et accepter de se prêter à l'entretien, être un agent de santé, être un vendeur de médicament. Au total 2 responsables syndicaux, 5 vendeurs/vendeuses de médicaments, 2 agents de pharmacie, 5 médecins et 69 CTM ont été enquêtés. Ces derniers ont entre 22 et 66 ans. Parmi eux, 48% sont illettrés, 28% ont le niveau primaire, 12% ont le niveau premier cycle du secondaire, 8% ont le niveau second cycle du secondaire et 4% ont le niveau universitaire. Ils sont 76% à être mariés contre 24% de célibataires. Ils sont majoritairement du groupe socio-linguistique fon et apparentés⁴.

Cet article qui se focalise sur leurs pratiques médicamenteuses est subdivisé en deux sections. La première catégorise les conducteurs, expose les risques qu'ils encourent et leurs pratiques auto-médicamenteuses. La seconde présente les facteurs qui sous-tendent l'autoconsommation de médicaments chez ces acteurs et les risques auxquels ils s'exposent.

I. CONDUIRE LE TAXI-MOTO POUR VIVRE ET VIVRE POUR CONDUIRE LE TAXI-MOTO

a. Catégorisation des *zémijan*

La conduite de taxi-moto à Cotonou se présente comme un moyen de révélation des capacités adaptatives de milliers de jeunes. Trois catégories de CTM ressortent des données collectées : la première tient compte des lieux de provenance et/ou de résidence, la seconde se fonde sur le statut de la moto utilisée et la troisième table sur la période au cours de laquelle l'activité est exercée.

Par rapport à la provenance et/ou au lieu de résidence, trois types de conducteurs s'établissent :

- ceux qui viennent travailler à Cotonou et qui retournent dans leurs localités le soir ;
- ceux qui résident à Cotonou de façon permanente ;
- ceux qui passent des jours à Cotonou avant de retourner dans leurs localités d'origine et qui, au cours de ce laps de temps, sont des « sans domicile fixe », soit parce qu'ils dorment à la belle étoile, soit parce qu'ils négocient les lieux de couchage auprès de tiers ou de leurs pairs dont ils

dépendent du bon vouloir et des humeurs.

Par rapport au statut de la moto utilisée, quatre types de CTM sont identifiés :

- ceux qui sont propriétaires de leurs motos ;
- ceux qui sont en contrat-location à « garer » : dans le cas d'espèce, le conducteur doit ramener la moto au propriétaire tous les soirs à une heure fixe et la reprendre le lendemain ;
- ceux qui sont en contrat-location-vente ;
- ceux qui sont employés et qui ont donc le statut de salarié.

Par rapport au moment où ils exercent l'activité et/ou au temps consacré à l'exercice de l'activité, trois types CTM émergent des données :

- ceux qui travaillent à plein temps au cours de la journée et qui n'ont que cela comme activité : ce sont les professionnels du métier. Au sein de ce groupe, il y a ceux qui rentrent les soirs lorsqu'ils sortent les matins, et il y a ceux qui travaillent de jour comme de nuit et qui se surnomment « *Zò mǎ ci* » (Litt. sans éteindre le feu, sans arrêt) ;
- ceux qui travaillent de façon intermittente au cours de la journée ou de la nuit, mais qui rentrent se reposer : ce sont les occasionnels pour lesquels le taxi-moto est une activité secondaire, palliative ou compensatrice ;
- ceux qu'on pourrait appeler les « noctambules » qui exercent ce métier uniquement la nuit : la plupart exercent d'autres activités en cours de journée.

L'appartenance à l'une ou l'autre de ces catégories n'est pas exclusive et détermine énormément les rapports aux médicaments et autres substances.

De nos jours, les *zémijan* évoluent dans un environnement suffisamment concurrentiel du fait du nombre de plus en plus important de personnes qui s'adonnent à cette activité. Pour gagner leurs vies, ces personnes sont obligées de rivaliser d'ardeurs et de stratégies et plus que par le passé. Ainsi, plusieurs stratégies sont développées pour avoir des clients et pour se faire son gain : le regroupement en des points donnés de la ville, notamment aux carrefours ; le stationnement sur des parcs de taxis-motos de plus

⁴ Classification des langues par l'Institut National de la Statistique et de la démographie (INSTaD)

en plus formalisés⁵ ; l'interpellation du « supposé client » en pleine circulation par des onomatopées ; le stationnement autour des grins de thé ou de journaux ; le stationnement aux encablures des gares routières et des sites de déchargement des clients par les taxis-ville, les bus inter-communes ou les minibus intra- et interurbains communément appelés « *Tokpa-Tokpa* ». Aux points de stationnement des bus et minibus, ils courent, dans un élan concurrentiel, à la rencontre des véhicules qui déchargent les passagers.

En dehors des stratégies qui permettent de « gagner des clients en pleine circulation », la plupart des stratégies évoquées placent les CTM dans un rôle de relais et établissent une intermodalité entre leurs activités et celles des autres modes de transport. Entre eux-mêmes, cette complémentarité s'observe également parce qu'ils se fixent parfois des limites de couverture en termes géographique. La fixation de cette limite, les oblige à céder, en bout de chaîne (la leur), leurs clients à d'autres collègues qui poursuivent la trajectoire. Dans ces cas, il peut y avoir soit des négociations directes entre le client et le *zémijan* qui relaie le premier⁶, soit entre le premier *zémijan* et celui qui prend le relais⁷. Au total, les lieux et les territoires de rassemblement des conducteurs sont bien distribués et comptent sans doute moins pour leur cohérence géographique (localisation anarchique et illégale) que pour la contribution qu'ils apportent à la mobilité quotidienne (Meissonnier, 2007). Cela est tellement réel, que la plupart des « cotoinois » se sont non seulement accoutumés à ce mode de transport dans sa forme classique, mais s'adaptent aussi, de plus en plus, à sa forme digitalisée.

b. Risques encourus par les *zémijan* à Cotonou

La conduite de taxi-moto expose la personne qui s'y adonne à plusieurs effets socio-sanitaires dus à sa pénibilité. Ces effets la disqualifient des rangs des emplois décents (Gbénahou, 2001).

Le profil épidémiologique dressé révèle des plaintes de fatigue quasi permanente ; de douleurs musculaires et articulaires qui sont dues aux secousses et à la forte sollicitation du corps tout au

long de la journée ; de peurs et de stress constants ; de nervosité souvent chronique ; d'hémorroïdes ; de faiblesses sexuelles ; de troubles oculaires ; de maladies respiratoires dues aux gaz d'échappement et de problèmes lombaires ou sciatiques. Au-delà de ces maux, il y a les traumatismes dus aux braquages et aux accidents de route.

Les maux fréquemment évoqués par les CTM seraient surtout dus à la posture assise et figée adoptée à longueur de journée, la posture penchée en avant adoptée pendant la conduite et aux fortes sollicitations des nerfs, du fait de l'état de la voirie et de l'état des motos, notamment le mauvais état des amortisseurs. Les contraintes liées au travail étant étroitement liées aux types de contrat dans lesquels ils évoluent, les CTM ne subissent pas ces maux de la même manière.

Certains de ces problèmes de santé ont été déjà analysés. En ce qui concerne les douleurs sciatiques, Zomalhèto & al. (2019, p.3) ont montré que « la prévalence de la lombalgie était de 68,89% chez les CTM enquêtés à Porto Novo ». Cela démontre l'acuité des problèmes sciatiques dans le rang de ces acteurs. Monteiro et al. (2018), se sont intéressés aux maladies oculaires et ont montré que 66,25% des 80 CTM qu'ils avaient enquêtés avaient une acuité visuelle de loin supérieure à 7/10. Cependant, les auteurs rapportent qu'en dépit de cela, 25% des CTM enquêtés avaient une acuité visuelle de loin incompatible à l'exercice de leur métier à cause des pathologies conjonctivales, palpébrales et du segment antérieur, notamment la cataracte dont ils souffraient (Monteiro & al., 2018). Dans leurs travaux, ces auteurs ont noté qu'il y a une relation statistiquement significative entre l'acuité visuelle incompatible et la survenue d'un accident de la route.

Par ailleurs, à Cotonou, la conduite de taxi-moto est un gagne-pain qui arrache parfois des vies. En effet, c'est une activité fortement accidentogène, à cause de plusieurs facteurs. Il s'agit entre autres de : l'adoption de comportements ou d'attitudes à risque, la non-maîtrise de la moto et du code de la route, les excès de vitesse, la faible application des normes visant la régulation de la circulation et les troubles de la vision. Certains enquêtés, estimant que les autorités

⁵ A ces niveaux, les conducteurs s'inscrivent sur un tableau à leur arrivée et les clients sont obtenus en fonction de la position sur ce tableau. C'est donc une question de tour.

⁶ Dans ce cas, le tarif n'est pas négocié jusqu'à la destination par le premier.

⁷ Dans ce cas, celui qui cède le client a négocié le tarif jusqu'à la destination et s'entend avec le relais sur le coût de sa course.

routières tant municipales que nationales ne jouent pas convenablement leurs rôles, évoquent la faible répression comme un facteur important. L'évocation de ce facteur semble s'enraciner dans la conviction que le problème lié aux accidents de la circulation doit être réglé par les politiques publiques puisqu'elles ont vocation à renvoyer les individus à leurs obligations, à travers des actions de normalisation, de sensibilisation, d'éducation ou de répression. Fofana et Moussa (2018), complètent cette liste de facteurs en évoquant l'absence de rétroviseurs, les perceptions associées aux casques, les croyances populaires en des forces maléfiques, aux gris-gris, aux amulettes et aux talismans. Ils mettent surtout l'accent sur la confiance excessive mise en ces éléments pour protéger contre les accidents. A cette liste on peut ajouter, dans le contexte de Cotonou, les bagues contre accident.

Un nombre important de personnes rencontrées (plus de 80%) estiment *a contrario* que beaucoup d'accidents sont causés par des détenteurs de savoirs et savoir-faire locaux.

La mobilisation de ces études vise à montrer la prévalence des risques sanitaires encourus par les CTM de Cotonou puisqu'ils sont exposés aux mêmes risques que leurs pairs des autres villes du Bénin et du continent.

II. PRATIQUES MEDICAMENTEUSES CHEZ LES ZEMIJAN

a. Points de regroupement des conducteurs de taxi-moto et des vendeurs/vendeuses de médicaments

Les points de regroupement des CTM dans la ville de Cotonou sont généralement volatiles. Toutefois, à bien observer, on peut dégager deux types. Il y a les points de regroupements permanents et les points de regroupement temporaires ou circonstanciels. En ce qui concerne les points de regroupement permanents, ils se construisent souvent autour des « coins chauds » de la ville à savoir : les carrefours, les sens giratoires, les gares de bus ou de taxis, les hôpitaux, les églises, les banques, les écoles ou collèges, les centres d'attraction et les marchés. On peut en citer quelques-uns sans prétendre l'exhaustivité. Il s'agit des lieux suivants : devant la morgue du Centre Hospitalier Universitaire Hubert Koutoukou Maga de Cotonou (CHNU-HKM), au rond-point de l'Étoile rouge, autour du marché Saint Michel,

Dantokpa au cœur du marché à « singboglouè » ou sous le pont en allant vers Akpakpa, fin pavé Fidjrossè (vers la plage), Erévan, sous l'échangeur de Houéyiho, Akpakpa Dodomè, devant le port de pêche, Vodjè (chez maman Pauline, vendeuse de pâte), Sikècodji (parc de taxi pour Agonlin), Ganhi, Stade de l'Amitié. Les points qui relèvent de la deuxième catégorie sont innombrables. On ne peut donc pas logiquement les nommer dans cet article. Il convient juste de retenir que ces points de regroupement se créent au gré des opportunités ou des demandes de transport. Ainsi, contrairement à ce que soutiennent Aloko Nguessan et Guelé Gué (2016, p.53), il n'y a pas de gares formelles de taxi-motos à Cotonou, mais des points de regroupements fluides, démontables et démantelés à volonté.

Pour ce qui est de la vente des tisanes et des médicaments, il s'agit généralement de vente à la sauvette. Cela fait qu'il est véritablement difficile de cartographier les lieux de vente informelle des médicaments qu'ils soient de type moderne ou de type « traditionnel ». Cependant, il y a le « célèbre Adjégounlè » au cœur du marché Dantokpa qui est un lieu de vente à la fois en gros, en demi gros et au détail.

b. Types et rôles des médicaments et des Substances Psycho Actives utilisés

Les médicaments utilisés par les CTM sont de trois ordres. Il s'agit des « médicaments pharmaceutiques industriels », des Substances Psycho Actives (SPA), qui sont à cheval entre les médicaments modernes et les médicaments locaux, et des tisanes qui sont considérées comme des médicaments locaux (voir Tab.1 qui résume les caractéristiques de ces différents types de médicaments modernes utilisés par les CTM).

La quasi-totalité des médicaments mobilisés sont des génériques ou des contrefaçons. Leurs rôles et leurs dénominations, tels qu'ils sont mentionnés sont issus des discours des enquêtés (Tab.1). Ils peuvent donc ne pas correspondre exactement aux normes biomédicales. De l'analyse de ce tableau, il ressort que les maux contre lesquels ces médicaments sont utilisés sont surtout la fatigue, les douleurs, les courbatures, les brûlures internes, les fièvres ordinaires ou les fièvres au long cours, les maux de tête, le rhume, le paludisme. Les médicaments Ibuprofène, Efferalgan, Diclofénac et Aspirine sont des

Types de médicaments	Composition chimique des médicaments relevés sur les emballages	Maladies traitées (aux dires des acteurs)
Paracétamol		Enlève la chaleur du corps, la douleur, les maux de tête
Passion	Ginseng 20mg; taurine 1000mg; caféine 50mg; inositol 50mg; nicotinamide 20mg; vitamine B1 10mg; vitamine B6 5mg; vitamine B2 sod. Phosphate 5mg.	Lutte contre la fatigue
Ibuprofène		Lutte contre la fatigue et la douleur
Tramadol® (tramol)		Efficace contre la fatigue, le sommeil, permet de conduire sur une longue durée.
Quinine	Quinine sulfate 300mg	Lutte contre le paludisme
Efferalgan	Paracétamol 500mg ; acide citrique anhydre ; carbonate de sodium ; sorbitol poudre ; saccharine sodique ; docusate de sodium ; povidone ; benzoate de sodium.	Lutte contre la fièvre
Mixagrip	Paracétamol 500mg; Pseudoephedrine HCl 30mg; Chlorpheniramine maleate 2mg.	Lutte contre la douleur, le paludisme, les maux de tête, le rhume.
Amoxicilline	Trihydrate d'amoxicilline BP équivalent à amoxicilline 500mg.	Lutte contre la douleur, les brûlures internes
Chloroquine	Chloroquine phosphate BP 100mg (équivalent à 62mg chloroquine de base).	Lutte contre le paludisme.
Huit maladies (socomol, reality extra, etc.)	Ibuprofène BP 400mg ; paracétamol BP 500mg ; caféine (anhydre) BP 30mg.	Lutte contre les crampes de muscle, torticolis ; douleurs des genoux ; maux de hanche ; entorses ; douleurs de la plante du pied ; douleurs et fièvres ; migraines (maux de tête).
Ibucap	Ibuprofène 200mg ; paracétamol 325mg ; caféine 30mg.	Lutte contre les douleurs musculaires, la courbature.
Boska	Paracétamol 500mg; caféine 300mg.	Lutte contre les malaises dans le corps
Aspirine		Lutte contre la fatigue, la courbature, le paludisme.
Dichlophénac		Lutte contre les douleurs musculaires, les courbatures.
Egbaxu (Dénomination locale signifiant « il a cassé les os »)		Lutte contre les douleurs du corps, travaille même à l'intérieur des os (comme son nom l'indique), contre le rhumatisme.

Source : Données de terrain, Août 2017

Tab. 1 – Types de médicaments utilisés par les zémijans

Types de médicaments	Effectif d'utilisateurs	Proportion (%)
Paracétamol	21	27,27
Ibucap	10	12,98
Passion	9	11,69
Ibuprofène	9	11,69
Efferalgan	5	6,49
Huit maladies (socomol, etc.)	4	5,19
Tramadol® (tramol)	3	3,89
Dichlophénac	3	3,89
Mixagripe	3	3,89
Amoxicilline	3	3,89
Chloroquine	3	3,89
Quinine	1	1,29
Boska	1	1,29
Aspirine	1	1,29
Egbaxu	1	1,29
Total	77	100,00

Source : Données de terrain, Août 2017

Tab.2- Proportions de conducteurs de taxis-motos qui utilisent les différents médicaments

antalgiques⁸ de palier I (Dematteis, 2011 : 27)⁹. Le Tramadol® communément appelé « tramol » par les zémijan est un antalgique de palier II selon Dematteis (2011).

En s'intéressant aux proportions de zémijan qui utilisent les différents médicaments au sein de la population enquêtée, il s'avère que le médicament le plus consommé par les CTM à Cotonou est le Paracétamol (Tab.2). Viennent ensuite respectivement l'Ibucap, l'Ibuprofène, la Passion et l'Efferalgan. Le Tramadol® apparaît ici parmi les médicaments les moins consommés parce que les CTM et les vendeurs rencontrés évitent généralement d'avouer qu'ils l'utilisent ou le vendent. Cela confirme aussi que l'usage du Tramadol® est peu documenté. Toutefois, il est important, selon les personnes rencontrées, de retenir que son usage tend actuellement à supplanter

⁸ Antalgique : substance qui réduit la douleur.

⁹ http://www.sante.ujf-grenoble.fr/SANTE/cms/sites/medatice/home/addictologie/docs/20110228122308/Addictions_aux_Medicaments_M.Dematteis.pdf, Consulté le 1er Mai 2022 à 3h 35

celui des autres Substances psycho actives (SPA). Certains auteurs comme Tisseron (2017, p.1) tirent également la même conclusion. Ce dernier indique en effet que plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest sont confrontés à une forte hausse de la consommation d'autres produits hormis la drogue, dont le Tramadol®, analgésique opioïde¹⁰ de synthèse. Il rapporte aussi que déjà en 2014, les services mixtes de contrôle portuaire de Cotonou (Bénin) et Tema (Ghana) avaient saisi plus de 43,5 tonnes de ce produit. Cela indique son entrée massive sur le territoire béninois. A cette entrée directe, il faut ajouter les entrées indirectes, voire frauduleuses.

Les données exploitées révèlent que la plupart des CTM consomment une ou plusieurs autres Substances psycho actives (SPA) en dehors du Tramadol®. Les SPA les plus consommées sont de deux sortes : les SPA licites (le café noir mélangé à la colle, aux solvants organiques ou à d'autres substances non révélées), le thé nigérien communément appelé Ataï, l'alcool, la chicha, le tabac) et les SPA illicites (drogues, notamment le cannabis, la cocaïne). La consommation de ces

substances est de plus en plus croissante de nos jours.

En dehors des médicaments modernes et des SPA, les CTM utilisent aussi les tisanes. Alors que certains prennent ces tisanes chez les vendeuses en bordure de voie, d'autres cherchent les feuilles dans la brousse pour en préparer eux-mêmes.

Par rapport aux tisanes les plus consommées, il apparaît que le paludisme est la principale maladie contre laquelle les CTM consomment les tisanes (Tab.3). Cette pratique n'est fondée sur aucune analyse biomédicale préalable. Chez les vendeuses au bord de la voie, on trouve deux catégories de tisanes : les tisanes amères et celles qui ne le sont pas. Elles sont conservées dans des bidons ou dans de grands vases. Au cours de la vente, selon la préférence du client (amère ou non), les vendeuses ajoutent du citron qui, selon elles, facilite l'élimination du paludisme par l'urine. Il ressort aussi que, concernant les tisanes, les modalités de préparation et de vente diffèrent d'une vendeuse à une autre, dépendamment des connaissances dont elle dispose. C'est la même chose chez les CTM qui les préparent eux-mêmes.

Nom de la tisane	Composition	Nom scientifique des feuilles	Maladies guéries
Hwevomasi (Tisane contre le paludisme)	Klonloma	<i>Piliostigma reticula</i> (Césalpiniacées)	Paludisme, fièvre
	Amasu	<i>Cassia podocarpa</i> (Césalpiniacées)	
	Klema	<i>Citrus aurantifolia</i> (Rutacées)	
Décoction contre le paludisme	asɔnswenma	<i>Dialium guineense</i> (Césalpiniacées)	Paludisme
	Amasu	<i>Cassia podocarpa</i> (Césalpiniacées)	
	Gbaglo	<i>Dichapetalum guineense</i> (Chailletiacées)	
Tisane contre le paludisme (amère)	kɔdo	<i>Nauclea latifolia</i> (Rubiacees)	Paludisme, fièvre
	Amasu	<i>Cassia podocarpa</i> (Césalpiniacées)	
	Xwesin	<i>Morinda lucida</i> (Rubiacees)	
Tisane contre le paludisme (moins amère)	ahwanglɔn	<i>Acanthospermum hispidum</i> (Composées)	Paludisme, fièvre
	alɔvi atɔn	<i>Croton lobatus</i> (Euphobiacees)	
	asɔnswenma	<i>Dialium guineense</i> (Césalpiniacées)	
Tisane contre le paludisme et autres maladies	Kpatinma	<i>New boudialaavis</i> (Bignoniacees)	Paludisme
	Eucalyptus	<i>Eucalyptus camadulensis</i> ; <i>Eucalyptus citriodora</i> (Myrtacées)	Rhume
	Xwasodò ou xwesindò	Racine de <i>Morinda Lucida</i> ou de l'Arbre à souffre	Facilite la selle, traite aussi le paludisme
	Résidus d'ananas		Donne le goût pour neutraliser l'acidité de la feuille localement dénommée « xwaso » ou « xwesin » (<i>Morinda Lucida</i>)

Source : Enquête de terrain, Août 2017

Tab. 3- Profil prophylactique des tisanes

¹⁰ Les opiacés sont des substances dérivées de l'opium. Ces produits sont d'origine naturelle ou synthétique. Les opioïdes désignent toute substance se liant à un récepteur cellulaire des opiacés. Ils agissent sur le système opioïde cérébral, principalement par leur activité sur les récepteurs neuronaux.

Les discours sur l'approvisionnement des médicaments au bord de la voie font l'objet de discours (Photos 1).

Dans la catégorie des médicaments traditionnels se trouvent aussi les pommades. En effet, certaines pommades comme « *une minute* », « *victago* » et « *neelambari* » sont utilisées par les CTM pour le massage du corps, le soir au retour des courses. Certains préfèrent utiliser ces pommades plutôt que de consommer des médicaments modernes (Photos 2).

Les données collectées et analysées ici confirment bien que, « *en cas de maladies, les habitudes courantes consistent à prendre des initiatives personnelles. Ces initiatives consistent à recourir à des plantes et de plus en plus à des médicaments du secteur informel. C'est après l'échec de ces initiatives que d'autres recours sont envisagés (guérisseurs, centres de santé, églises)* » (Kpatchavi, 2015, p.47-48).

III. PROCESSUS D'APPROPRIATION ET EFFETS DES MEDICAMENTS

a. Source d'approvisionnement des médicaments et modes d'acquisition

La majorité des CTM enquêtés (58%) achète les médicaments dans le marché informel. Par ailleurs, il se trouve 17% qui alternent l'approvisionnement sur le marché informel et l'approvisionnement en officines pharmaceutiques, dépendamment des cas de

maladies auxquels ils sont confrontés. Ces résultats rejoignent les conclusions d'une étude du ministère de la Santé, qui montre que 85% des béninois s'approvisionnent en médicaments sur le marché parallèle¹¹. Ces données montrent aussi que le médicament, en plus d'être un objet thérapeutique, est aussi un objet marchand dont la distribution ou la commercialisation se fait de façon formelle et informelle (Baxerre, 2012). Toutefois, il est à noter que l'approvisionnement en médicaments de rue par les CTM était réel et visible sur le terrain avant l'opération « *pangéa 9* » conduite le 24 février 2017 qui a consisté à interdire la vente illicite des médicaments sur toute l'étendue du territoire national. Cette opération a entraîné la disparition des points de vente des médicaments aux abords des voies de la ville de Cotonou. Cependant, cela n'a pas empêché les CTM de continuer leurs pratiques d'automédication, car les vendeurs et vendeuses s'adaptent à la répression. On assiste donc à un changement de système, notamment à la vente camouflée¹² et à la vente en milieu domestique. Cette « *intégration de la vente des médicaments dans l'espace domestique favorise sa circulation et met vendeurs et usagers à l'abri d'une quelconque répression des autorités comme cela s'observe dans les marchés ou autres espaces publics* » (Kpatchavi, 2015, p.48).

Plusieurs facteurs favorisent l'achat et l'autoconsommation des médicaments de rue par les CTM. Il s'agit entre autres de :



Photo 1- Différents médicaments utilisés par les CTM
(Cliché D. Azonchiga, novembre 2016 à août 2017)



Photo 2- Pommades utilisées par les CTM :
« *Vitago* », « *Neelambari* » et « *une minute* »
(Cliché D. Azonchiga, Août 2017)

¹¹ Koaci info, 2017.

¹² Dans ce cas, le vendeur n'affiche pas la vente de médicaments. Il « passe » les médicaments sous le couvert de la vente d'autres articles et donne des codes que les gens utilisent pour venir acquérir les produits.

- l'accessibilité géographique du médicament : les CTM préfèrent acheter les médicaments qui sont dans leurs environnements immédiats pour gagner du temps ;
- la capacité à acheter ou non le médicament : la plupart des discours enregistrés révèlent que c'est la cherté des médicaments de la pharmacie et les coûts de consultation médicale qui orientent les CTM vers les médicaments de la rue ;
- la possibilité qu'offre le marché illicite aux usagers d'acheter des médicaments décongestionnés (un ou deux comprimés) et à leur guise.

Ces facteurs n'interviennent pas de façon exclusive dans la prise de décision. C'est généralement un maillage de facteurs qui s'observe.

En dehors de ceux qui s'approvisionnent sur le marché informel, il a été identifié une minorité de CTM qui en achètent à la pharmacie. Ils y sont orientés par le degré de la douleur ressentie, la gravité des malaises vécus et/ou l'efficacité supposée des médicaments vendus en officine. Or, la grande majorité de ceux qui s'alimentent dans la rue mobilise les mêmes arguments. Il va sans dire que les facteurs qui sous-tendent le choix d'un médicament sont étroitement liés aux expériences vécues, aux expérimentations faites et aux perceptions individuelles.



Photo 3- Approvisionnement en médicaments et prise de tisane par les zémijans au bord de la voie (Cliché D. Azonchiga, nov.2016)

Concernant les modes d'acquisition des savoirs sur les médicaments, les données collectées indiquent que les CTM procèdent de différentes manières pour demander les médicaments qu'ils souhaitent acheter. Il s'agit des demandes directes de médicaments, des exposés de symptômes ou de maladies, des exposés de boîte de médicaments et des présentations d'ordonnance, avec une prédominance des demandes directes. Cette

demande directe suppose la possession de connaissances sur les médicaments. Plusieurs modes d'acquisition de savoirs sur les médicaments ressortent des données :

- Le vendeur prescripteur d'ordonnance s'instruit au marché : *« très souvent, c'est la source ou le marché d'approvisionnement qui constitue l'école du vendeur de médicament. C'est là qu'il apprend les maladies que les produits traitent ainsi que leurs doses d'administration »* (Kpatchavi, 2011, p.311).
- La transmission indirecte de savoirs entre professionnels de santé et CTM : dans ce cas, lorsque les professionnels de santé prescrivent des médicaments aux CTM et que ces derniers trouvent satisfaction, ils mémorisent leurs dénominations et leurs modes d'emploi afin de reproduire *« cette prescription lorsqu'ils sont confrontés plus tard à un problème de santé similaire »* (Baxerres, 2012 : 20-21).
- L'acquisition des savoirs à partir des emballages : certains CTM se fondent sur les emballages des produits pour identifier les médicaments dont ils ont besoin et leurs modes opératoires. Ces CTM font une confiance presque aveugle aux écriteaux inscrits sur les emballages, à la couleur et la forme des médicaments, à leur galénique ainsi qu'à leurs noms pour les reconnaître et les approprier (Baxerres, 2012). Le médicament constitue en lui-même, de ce point de vue, un vecteur de transmission des savoirs sur son usage. Ce mode indique que le médicament joue, au-delà de ses fonctions commerciales, économiques et thérapeutiques, une fonction prescriptive et autonomisante de l'utilisateur qui brise les barrières et les distances entre soignants et soignés. Il va sans dire que, que l'utilisateur prenne ou non un avis auprès d'un pharmacien, l'automédication suppose l'exercice d'une autonomie (Fainzang, 2010).
- Le « bouche à oreille » : certains autres CTM s'informent auprès de leurs pairs pour acquérir les savoirs sur les médicaments. Les conseils donnés par les CTM à leurs pairs dans ce cas mobilisent les savoirs et savoir-faire acquis par l'entremise d'un ou plusieurs modes préalablement exposés. Ce dernier mode montre que le choix d'un médicament en automédication *« se nourrit également des conseils de l'entourage, au point*

que l'expérience des proches est susceptible de venir se substituer à la sienne propre » (Fainzang, 2010, p.121).

Hormis les quatre précédents modes, certains CTM évoquent la source divine. Selon eux, la connaissance des médicaments, surtout des plantes fait partie des « *dons que Dieu donne aux hommes* ».

b. Facteurs facilitant la consommation des médicaments et effets induits

La consommation des médicaments et surtout des SPA se banalise, en dépit de leur prévalence. Les facteurs qui la fondent sont :

- la pénibilité du travail : « *nécessité de tenir la route à tout prix* » ;
- les antécédents ;
- la recherche de performance et/ou de l'endurance au guidon et donc la lutte contre les fatigues ;
- la domination de la peur et du stress constants ;
- le soulagement des douleurs physiques et morales ;
- la recherche du plaisir et l'appartenance à des réseaux relationnels pratiquants ou addictifs ;
- la jeunesse des acteurs qui s'adonnent à la CTM ;
- la non connaissance des revers et retombées liés à la trop forte consommation des médicaments et surtout des SPA ;
- la recherche active, voire effrénée, de gains au prix de tous les sacrifices pour répondre aux obligations, subvenir aux besoins, payer les tontines, assurer dans les groupes de pairs et faire face à d'autres contraintes existentielles ;
- l'échec de la répression.

Lorsqu'on les interroge sur les médicaments modernes ou les SPA, la plupart des enquêtés estiment que le CTM en a besoin pour effectuer son travail. Or, le médicament, quel qu'en soit le type, est un objet ambivalent. Cela transparaît dans certaines données collectées qui révèlent que la consommation de certains médicaments ou tisanes, au regard de leur toxicité, engendre des conséquences sur la santé des CTM. Le seul moyen qui s'offre pour limiter cette toxicité semble être l'évitement du cumul de ces produits et de la réaction chimique non contrôlée qui s'ensuivrait (Sarradon-Eck, 2007). Pourtant, les CTM sont dans des autoconsommations quasi-quotidiennes et donc s'exposent au cumul des

produits et des effets dont parle Sarradon-Eck. Cela s'aggrave encore plus de nos jours, parce que l'autoconsommation de certains médicaments et SPA semble banalisée. En effet, l'acceptation de certaines formes d'automédication par les pouvoirs publics, qui se matérialisent surtout par la vente libre de certains médicaments en officine pharmaceutique « *tend à lui faire perdre son caractère déviant* » (Fainzang, 2010, p.116) et à renforcer les CTM dans leurs pratiques. Cependant, contrairement à ce qu'affirme Fainzang (2010, p.122), l'automédication chez les CTM enquêtés ne s'accompagne presque jamais d'une évaluation et d'une gestion objective des risques encourus. La crainte des médicaments et de leurs effets n'engendre donc pas, chez ces acteurs, la volonté de limiter le recours à l'automédication ; alors même que leurs rapports aux accidents de route (AR) et à certains troubles psychiques, émotionnels et physiologiques sont de plus en plus documentés.

Il n'existe pas de données fiables sur la consommation du Tramadol® et des SPA, par exemple, à Cotonou. Cependant, on estime que l'usage non médical abusif de ces produits a fortement augmenté et s'accroît, de plus en plus, chez les CTM, quoique dissimulé. Il est souvent observé chez les « *Zò mǎ ci* » (ceux qui sont sous contrat ont des motos confiées, squattent des motos ou ont des contraintes en termes de gains).

Trois modes de consommation sont observés : une consommation identitaire pour marquer l'appartenance à un réseau, une consommation individuelle et une consommation mimétique. Ils sont généralement indépendants du niveau intellectuel, de l'origine professionnelle et de l'appartenance religieuse des CTM.

Des auteurs comme Maiga & al. (2012), Djidonou & al. (2015), Sopoh & al. (2021) et Salifou & al., (2021) ont indiqué ce fort usage dans leurs travaux. Si Djidonou & al. (2015), montrent dans une étude réalisée à Parakou (Bénin), que la prévalence de l'addiction au Tramadol® chez les CTM était de 45%, Sopoh & al. (2019) indiquent, à la suite d'une étude conduite sur 430 CTM à Cotonou, que la prévalence de l'usage quotidien du Tramadol® était de 28,50% et celui de l'alcool de 30,41%. En dehors du Bénin, certains auteurs ont travaillé sur cette thématique. Dans une étude conduite à Lomé, S. Salifou & al., (2021, p.65), soutiennent que la consommation de

substances psychoactives est de plus en plus préoccupante en Afrique subsaharienne, surtout chez les CTM. La prévalence globale de la consommation des SPA relevée par les auteurs était de 74,33%, soit 37,29% de consommation d'une seule SPA, 24,46% de consommation de deux SPA différentes et 12,59% de consommation de trois SPA différentes, voire plus. Presque toutes les personnes enquêtées par les auteurs et qui consomment les SPA avaient déclaré que ces SPA étaient disponibles (95,6%) et accessibles (93,00%) dans leurs environnements. En ce qui concerne spécifiquement le Tramadol®, les auteurs indiquent que la prévalence de sa consommation est préoccupante parce qu'elle est de 32,69%.

Au-delà de l'addiction, des maladies hépatiques, des crises convulsives, des dépressions respiratoires et des conséquences néphrétiques que les médecins rencontrés ont soulevées, certains des auteurs évoqués précédemment ont prouvé que les CTM qui faisaient usage de ces substances avaient tendance à être plus rapidement victimes d'Accident de Route (AR) que leurs homologues qui n'en consommaient pas. Tout en confirmant ces auteurs, les données collectées au cours de cette étude, révèlent non seulement que les CTM sont de plus en plus nombreux à prendre ces produits, mais aussi que ces risques sont accrus à cause des modes de consommation mobilisés. Le Tramadol® et les SPA ne sont souvent pas consommés seuls, mais généralement dilués dans d'autres substances ou consommés en association pour prolonger leurs effets.

Certains CTM prétendent être en sécurité parce qu'ils ne consommeraient que les tisanes. Or, l'usage des tisanes n'est pas non plus sans risques pour l'organisme. Dorangeon et Moretti ont indiqué que ces risques peuvent être le résultat d'un « *non-respect des méthodes traditionnelles de préparation, d'une perte du savoir traditionnel au cours de sa transmission de génération en génération, d'une erreur d'identification* » (Dorangeon & Moretti, 2002, p.359). Les résultats de ces recherches sont transposables dans le contexte béninois où, au-delà des éléments évoqués, le dosage à la prise, la posologie et la durée du traitement sont souvent mis en exergue par les pouvoirs publics et les médecins comme étant des inconnus en matière d'autoconsommation de tisanes.

Au demeurant, bien que les connaissances acquises sur les médicaments soient fondées sur les expériences et expérimentations, il y a des risques. D'abord, il est possible que les mêmes médicaments agissent différemment chez des individus souffrant des mêmes pathologies (Sarradon-Eck, 2007). Ensuite, il y a plusieurs effets secondaires qui engendrent d'autres problèmes. Par ailleurs, bien que les CTM choisissent de s'automédiquer de façon préventive ou surtout lorsque leurs maux sont bénins, rien ne renseigne sur ce qu'ils considèrent comme bénin.

CONCLUSION

Cet article s'appuie sur des données collectées au cours d'une recherche conduite à Cotonou sur un phénomène peu étudié à ce jour : la consommation des médicaments par les taxi-motos.

Cette ethnographie concentre ses observations sur les produits consommés, les lieux et stratégies d'approvisionnement, les mécanismes de maîtrise des médicaments et de leurs posologies, les méthodes d'approvisionnement, les facteurs qui sous-tendent la consommation et les conséquences.

Bien qu'ignorant ou feignant d'ignorer les méfaits des produits utilisés sur leurs organismes, la plupart des soixante-neuf CTM enquêtés consomment en quantité et régulièrement des médicaments modernes, des SPA et des tisanes pour prévenir des épisodes de maladies, soulager des maux, régler des ressentis jugés anormaux et se maintenir constamment en état opérationnel. Les principaux facteurs qui les y obligent sont la gestion du stress, la gestion de la nervosité chronique, le désir de « *tenir la journée* » et la recherche de plus d'endurance en vue d'*améliorer la performance et mieux rentabiliser*.

Les données exploitées dans cet article indiquent certes que les CTM s'automédiquent, mais elles ne permettent pas de systématiser toutes les pratiques médicamenteuses et de prédire, de manière stable et définitive, le rôle de certains facteurs sur l'adoption de ces pratiques médicamenteuses par les conducteurs de taxi-moto.

Bibliographie

- Agossou N.S.A., 2004, Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou, *Autrepart*, pp.135-148.
- Akrich M., 1996, Le médicament comme objet technique, *Revue internationale de Psychopathologie*, 21, pp.135-158.
- Aloko-Nguessan J. & Guelé Gue P., 2016, Intégration des

motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire), *Revue Canadienne de Géographie Tropicale*, Vol. 3 (1), pp.49-57.

Baxerre C., 2012, Les usages du médicament au Bénin : une consommation pharmaceutique sous influences locales et globales, *Revue Internationale sur le Médicament*, Vol. 4, pp.14-38.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2007, La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, pp.1-17.

Djidonou A., Tognon Tchégnoni F., Gansou G., Ataïgba I., Babaèkpa K., Hers D. & Gandaho P., 2015, Prévalence et facteurs associés à l'addiction au Tramadol chez les conducteurs de taxi-motos (Zé) à Parakou/Bénin, *Le Bénin Médical*, Vol. 60, pp.7-13.

Djossou G.N.A., 2017, *Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin*, Thèse de doctorat (PHD) de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Dorangeon E. & Moretti C., 2002, Enquêtes sur les intoxications par les plantes en Guyane française : aspects ethnobotaniques et médicaux. Des sources du savoir aux médicaments du futur, Origine des pharmacopées traditionnelles et élaboration des pharmacopées savantes, *Société française d'ethnopharmacologie*, pp.358-361.

Fainzang S., 2010, L'automédication. Une pratique qui peut en cacher une autre, *Anthropologie et Sociétés, Traverses*, Vol. 34, pp.115-133.

Fofana M. & Sangaré M., 2018, A propos des accidents de la route : Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo, *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin*, Volume 1, Issue 3, pp.129-137.

Gbénahou H.B.M., 2017, *La participation et l'appropriation à l'épreuve des pouvoirs dans les projets ruraux à Coby (Nord-Ouest du Bénin)*, Thèse de doctorat en Sciences Politiques et Sociales, ULg, Belgique.

Gbénahou H.B.M., 2001, *La problématique d'emplois durables face aux impacts socio-sanitaires du travail en République du Bénin : cas des conducteurs de taxi-motos à Cotonou*, Mémoire de maîtrise en Sociologie Anthropologie, FLASH, UNB

Kpatchavi C.A., 2015, Espaces thérapeutiques et usages des médicaments du secteur informel dans la ville de Cotonou (Bénin), in: L'automédication et ses déterminants, Actes des Rencontres scientifiques Nord/Sud à Cotonou, *Hypothèses*, Cotonou, pp.46-54.

Kpatchavi C.A., 2011, Savoirs, *Maladies et Thérapie en Afrique de l'Ouest. Pour une anthropologie du paludisme chez les fon et waci du Bénin*, ed. Ablodé/UAC, Cotonou.

Maiga D.D., Seyni H., Moussa A.O. & Sidikou A., 2012, Mesusage du tramadol par les adolescents et jeunes adultes en situation de rue, *Panfrican Medical Journal*, Volume 13, Article 55, pp.1-4

Meissonnier J., 2007, Territoires commerciaux des vendeurs ambulants à Istanbul, *Espaces et sociétés*, Vol 4, n° 127, pp.145-163.

Monteiro S., Alfa Bio A., Assavedo A.R., Dossou Bodjrenou B. & Alamou S., 2018, Morbidité Oculaire chez les Conducteurs de Taxi Motos à Parakou, *World Wide Journal of Multidisciplinary Research and Development*, Vol. 12, pp.52-54.

Salifou S., Ekpai E., Wenkourama D., Kanekatoua S., Affo C. & Dassa K.S., 2021, Facteurs Associés à la Consommation de Substances Psychoactives par les Conducteurs de Taxi-Motos à Lomé, *Health Sciences & Diseases*, Vol. 20, pp.63-67.

Sarradon-Eck A., 2007, Le sens de l'observance. Ethnographie des pratiques médicamenteuses de personnes hypertendues, *Sciences sociales et santé*, Vol. 25, pp.5-36.

Sopoh G. E., Gaffan A. N., Sossa-Jérôme C., Kpozèhouen A. & Glèlè-Ahanhanzo Y., 2021, Alcohol, Tobacco and Tramadol Daily Consumption and Road Traffic Crashes among Motorcycle Taxi Drivers in Cotonou (Benin), *Open Journal of Epidemiology*, 2021, 11, pp.433-445.

Thoër C. & Aumond S., 2011, Construction des savoirs et du risque relatifs aux médicaments détournés, *Anthropologie et Sociétés*, Vol. 35, pp.111-128.

Tisseron A., 2017, Tramadol, médicament et drogue du pauvre en Afrique de l'Ouest et au Sahel, *L'Afrique en questions*, n° 39, Ifri.

Thoër C., Pierret J. & Josy Lévy J., 2008, Quelques réflexions sur des pratiques d'utilisation des médicaments hors cadre médical, *Drogues, Santé et Société*, Vol. 7, pp.19-54.

Zomalhèto X., Mikponhoué R.C.N., Wanvoègbe A., Adikpéto I. & Ayélo P., 2019, Prévalence et facteurs associés à la lombalgie chez les conducteurs de taxi moto à Porto-Novo (Bénin), *The Pan African Medical Journal*, Vol 32, n° 107, pp.1-8.

Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké (Côte d'Ivoire)

Drug trafficking and consumption among motorcycle taxi drivers in Bouaké (Ivory Coast)

Kafé Guy-Christian KROUBO & Bakary OUATTARA

Maîtres-Assistants, UMR Criminologie, Université Felix Houphouët-Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire) *

Résumé

L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues chez des conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail. Le site de l'enquête est Bouaké. 200 personnes ont été interrogées sur la base d'un échantillon en boule de neige. Le recueil des données s'est fait à travers trois outils (questionnaire, entretien et observation). Les différentes informations recueillies ont fait l'objet d'une analyse mixte (qualitative et quantitative). L'enquête auprès des acteurs des mototaxis permet de révéler que le système d'organisation déployé, l'usage de drogues et l'utilisation des motos-taxis comme moyens de distribution et de vente de drogues constituent autant de stratégies d'adaptation sociale pour ces acteurs.

Mots-clés

Mototaxi, Drogue, Conditions de travail, Criminalité, Bouaké.

Abstract

The objective of this work is to analyze drug consumption and trafficking practices among motorcycle taxi drivers in relation to their working conditions.

With the survey site being Bouaké. 200 people were interviewed based on a snowball sample. Data collection was done through three tools (questionnaire, interview and observation). The various information collected was the subject of a mixed analysis (qualitative and quantitative). The survey of motorcycle taxi operators reveals that the organizational system deployed, the use of drugs and the use of motorcycle taxis as a means of distributing and selling drugs are all social adaptation strategies for these actors.

Keywords

Mototaxi, Drug, Working conditions, Crime, Bouaké.

* christiankafe@yahoo.fr ouattarabakary2000@gmail.com

INTRODUCTION

Depuis la crise militaro-politique de 2002 en Côte d'Ivoire, le transport en commun dans la ville de Bouaké est marqué par de nouveaux acteurs que sont les mototaxis. Ces cyclomotoristes sont apparus dans un contexte de guerre, comme une alternative à la crise des transports au moment où les autres modes de locomotion étaient quasiment inexistants. Au fil des années, ils se sont, peu à peu, positionnés dans la ville pour répondre à la demande urbaine non satisfaite en tissant un réseau de lignes à la fois urbaines et interurbaines (Kassi-Djodjo, 2013). Dans un tel contexte, l'avènement des mototaxis a non seulement redynamisé l'économie locale (disponibilité de ces véhicules et facilité de déplacement qu'ils offrent ; création d'une diversité d'emplois directs et indirects), mais a contribué à la mobilité urbaine en tant que pourvoyeur d'emplois pour les démobilisés de l'ex-rébellion qui ont ainsi pu s'intégrer socialement et économiquement. Toutefois, en dépit des avantages qu'ils offrent, les mototaxis présentent divers aspects criminogènes. Il semble qu'ils violent non seulement la législation en vigueur (Kouassi, 2014) mais aussi font fi de toutes les règles de sécurité en matière de transport. Ils seraient impliqués dans divers types de crimes et surtout dans la consommation et le trafic de drogues pour soutenir leur activité. Mais, avant de comprendre le trafic et la consommation de drogues chez les chauffeurs de mototaxis, il nous a paru opportun de faire mention des écrits antérieurs. Plusieurs études et analyses ont été menées sur les mototaxis. Certains auteurs se sont d'abord intéressés à l'essor de ces engins à deux roues et à leur impact sur la vie quotidienne des populations urbaines. Selon Aloko et Guelé (2016), les mototaxis considérées comme une alternative aux difficultés de déplacements des populations, ont connu une expansion rapide. L'étude relève que le mauvais état des routes, les gains financiers qu'ils génèrent et le sous-emploi des jeunes sont les principales causes de l'apparition des mototaxis en Côte d'Ivoire et particulièrement à Oumé. Ces modes de transports collectifs constituent un secteur pourvoyeur d'emplois pour les nombreux jeunes déscolarisés et contribuent à la dynamique économique de la ville (Kouakou, 2017). Ainsi, en dépit de ses faiblesses et des problèmes qu'il pose, le système de transport actuel joue un rôle essentiel dans la ville. Mais au-delà d'une analyse géographique et économique de la mobilité

urbaine offerte par ces engins, Amougou (2010) leur trouve une valeur sociale. Il analyse les relations entre ces activités et la vie, les croyances et les émotions de ceux (et celles) qui les produisent et les consomment, et évalue la résonance sociale des pratiques. Cette activité permet de créer une relation dynamique et tensionnelle entre les acteurs. L'on assiste alors à une recomposition des liens sociaux induits par ce nouveau mode de transport. C'est dans ce contexte que Diaz & al. (2007) relèvent que la mototaxi comme mode de transport public satisfait une partie importante des besoins de transport mais suscite aussi de nombreuses critiques de la part des usagers, des autres opérateurs de transport public et des autorités.

En dépit de ces écrits qui mettent l'accent sur les enjeux socio-économiques des mototaxis, d'autres auteurs se sont intéressés aux actes délictueux qui émergent dans le milieu du transport, notamment la criminalité routière, les vols et la consommation de drogues. Binaté (2017) indique que les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité routière (vols, agressions, accidents) et les principaux facteurs humains impliqués sont l'appât du gain et la mauvaise foi des différents acteurs. Aussi, pour le motif d'accroissement des performances au travail, divers types d'usage de substances psychoactives dans le secteur des transports terrestres sont enregistrés (Beck & Peretti-Watel, 2000).

Comme on peut le noter, plusieurs travaux ont été menés sur le milieu du transport privé en général et sur les mototaxis en particulier. Toutefois, ceux concernant l'usage et le trafic de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké restent à explorer.

L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues chez les conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail à Bouaké. L'étude s'inscrit dans l'approche théorique du choix rationnel de Cusson (1998). Selon cette théorie, l'acte criminel est une réalité individualisable dans la vie de son auteur. Il est aussi un acte volontaire et, comme toute action humaine, il devrait en principe procéder à un choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. Notre réflexion s'inscrit dans cette logique dans la mesure où les actions des acteurs sont guidées par le gain financier que rapporte

l'activité qu'ils exercent et la valorisation de la réussite sociale quelle que soit l'origine qui en découle.

Au niveau méthodologique, l'étude a été réalisée dans une localité située au centre de la Côte d'Ivoire à savoir la ville de Bouaké. Cette localité a été choisie du fait de ses caractéristiques et de l'intensité de l'activité des mototaxis dans cette zone. Economiquement très active, elle est vite devenue un pôle de développement de différentes activités informelles après la crise armée de 2002. Il nous a semblé judicieux d'interroger les différents acteurs de ce domaine d'activités. Le recueil des données s'est fait à travers trois outils (questionnaire, entretien semi-directif et observation). Ainsi, des chauffeurs de mototaxis (120) et clients (60) ont été soumis à notre questionnaire. Ce dernier a permis de relever le profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis, les raisons du choix de l'activité, les gains financiers, la clientèle, les conditions de travail et les usages de drogues. Nous avons également soumis à ce guide d'entretien des chauffeurs et clients de mototaxis, des responsables et collaborateurs de la Police, de la Gendarmerie, de la Mairie et de l'Administration (20). Ces entretiens ont permis d'identifier la nature des produits consommés et les facteurs explicatifs de leur consommation. Au total, 200 personnes ont constitué l'échantillon d'enquête. La méthode d'échantillonnage est de type non probabiliste, précisément sur la base d'un échantillon volontaire.

L'étude a eu recours à deux méthodes d'analyse des données. L'analyse qualitative a porté sur la qualité d'informations et a permis de comprendre les

données de l'enquête (opinions, perceptions) et leurs significations. La démarche phénoménologique a donc été privilégiée. L'analyse quantitative a consisté au traitement descriptif des données. Cette analyse a permis de décrire les caractéristiques des conducteurs de mototaxis et la fréquence de l'usage des drogues. Dans un développement structuré, il est question de présenter et d'analyser le profil socio-démographique des conducteurs de mototaxis et la typologie des drogues consommées et convoyées (1), le trafic et la consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis comme stratégies d'adaptation (2) et les conséquences sociales de l'usage et la distribution de drogues (3).

I. PROFIL SOCIO-DEMOGRAPHIQUE DES CONDUCTEURS DE MOTOTAXIS ET TYPOLOGIE DES DROGUES CONCERNEES

Cette partie présente les caractéristiques socio-démographiques des conducteurs de mototaxis à travers les effectifs et les pourcentages et la nature des drogues consommées avec la fréquence de consommation. Cependant, le premier point concerne le profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis et le second point présente les types de drogues consommées.

a. Profil socio-démographique des conducteurs de mototaxis

Pour les caractéristiques sociodémographiques retenues, qui concernent l'âge, le niveau d'étude, la religion, la nationalité et la durée dans le métier de chauffeur de mototaxi, sont fournies les différentes modalités, les effectifs par catégorie et les proportions (Tab.1).

L'âge des 120 conducteurs de mototaxis qui ont participé à l'enquête variait de 15 à 45 ans. Parmi eux, 83,33% avaient un âge compris entre 15 et 35 ans. L'âge est donc un indicateur que cette activité implique davantage les jeunes par rapport aux adultes (16,67%). Cela peut s'expliquer par le fait que cette activité demande une plus grande agilité physique. Les jeunes sont plus aptes à l'exercer à cause de leur fraîcheur physique. 75% d'entre eux sont non scolarisés contre 25% qui sont déscolarisés. Cette activité concerne plus des jeunes dont la plupart sont des ex-combattants qui n'ont pas été retenus dans l'armée pour des raisons de niveau d'instruction ou de nationalité. Le métier de mototaxi est donc une activité alternative de démobilisation ou de reconversion.

Variables	Caractéristiques	Effectif	Part (%)
Tranche d'âge	15-25 ans	60	50,0
	26-35 ans	40	33,3
	36-45 ans	20	16,7
Niveau d'étude	Non scolarisés	90	75,0
	Déscolarisés	30	25,0
Religion	Musulmans	80	66,7
	Chrétiens	10	8,3
	Animistes	30	25,0
Nationalité	Ivoiriens	50	41,7
	Non Ivoiriens	70	58,3
Ancienneté dans le métier	3 mois – 2 ans	20	16,7
	3 - 5 ans	45	37,5
	6 - 10 ans	55	45,8

Tab.1- Caractéristiques des conducteurs de mototaxis
(Source : enquêtes de terrain, 2021)

58,34% conducteurs sont des non-nationaux contre 41,66 % des nationaux. Cette tendance se justifie par le fait que la plupart des non-nationaux impliqués dans l'enquête viennent des pays voisins (Burkina Faso, Togo, Mali, Bénin) où la culture de la moto et de mototaxi fait partie de leur quotidien. Ces derniers ont donc une plus grande maîtrise de la moto par rapport à leurs homologues nationaux qui ont véritablement pris contact avec celle-ci qu'à la faveur de la crise socio-politique ivoirienne de 2002. Ils étaient majoritairement des musulmans (66,67%). Cette hausse est d'abord due au fait que l'école coranique avait été privilégiée au détriment de l'école française dans leur instruction. Ces derniers n'ayant pas à la longue assez d'opportunités d'emplois se rabattent sur les activités libérales ou informelles. Ensuite, l'alcool étant interdit dans la religion musulmane, les drogues étaient utilisées comme stimulants. Leur ancienneté dans le métier de conducteurs de mototaxis oscillait entre 3 mois et 10 ans avec la majorité se situant entre 6 et 10 ans (45,83%). La durée dans le métier confère une certaine expérience et davantage d'engagement à s'impliquer dans des activités illicites.

b. Typologie des substances psychoactives usitées et distribuées par les conducteurs de mototaxis

Les substances psychoactives consommées par les chauffeurs de mototaxis ne diffèrent pas de celles qui font l'objet de trafic ou de convoyage. Plusieurs produits sont alors consommés et distribués par les conducteurs de mototaxis. La fréquence des usages par types de produits est analysée (Tab.2).

Les substances psychoactives usitées par les chauffeurs de mototaxis sont multiples et diverses et se composent aussi bien de substances licites (alcool, café noir associé à d'autres substances) qu'illicites (cannabis, médicaments psychotropes, héroïne et cocaïne). Les substances psychoactives les plus consommées sont le café noir (37,5%), les médicaments psychotropes (25%) et le cannabis (16,66%). Il faut signaler que le café noir est généralement associé à d'autres substances comme des comprimés effervescents, des antitussifs ou de l'éphédrine. Ces produits sont les plus utilisés à cause de leur accessibilité et de leur disponibilité mais également pour leur manque d'effets secondaires supposés. Le taux de consommation des produits psychotropes et du cannabis n'est pas négligeable. Ils

sont également prisés pour leurs propriétés psychoactives. Cependant, un même conducteur peut cumuler plusieurs de ces substances. En ce qui concerne les produits faisant l'objet de trafic ou de distribution par les conducteurs aux moyens des motos sont le cannabis, les médicaments psychotropes, l'héroïne et la cocaïne. Ces drogues sont plus concernées par la distribution à cause de la marge bénéficiaire plus élevée. La rémunération est plus grande à cause du coût, du caractère illicite de ces substances et de la vigilance nécessaire dans la distribution qu'elle nécessite.

II. TRAFIC ET CONSOMMATION DE DROGUES COMME STRATEGIES D'ADAPTATION FACE A DES CONDITIONS DE TRAVAIL DIFFICILES

a. Des conditions difficiles de travail

Les conditions de travail dans lesquelles baignent les conducteurs de mototaxis sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur le bien-être de ces derniers. Le stress fait partie du quotidien de ces acteurs. La durée et les heures de travail rendent compte de la pénibilité de celui-ci. Une journée de travail pour ces conducteurs commence très tôt aux alentours de 5h du matin pour s'achever tard dans la nuit vers 23h. Ces journées sont très souvent passées en affrontant les intempéries quotidiennes (pluie, soleil, chaleur, harmattan). A ces difficultés s'ajoutent l'état des routes et les trajets des courses. La voirie de la ville de Bouaké se trouve aujourd'hui dans un état de dégradation avancée. Ce qui demande plus d'efforts physiques et de vigilance aux conducteurs. Cette situation est bien décrite ici par K S, conducteur de mototaxi : « *Ce travail-là est très dur. Je me lève très tôt pour avoir les premiers clients, surtout les femmes qui vont en brousse. De cette même manière, je rentre très tard à la maison en espérant avoir les*

Nature	Effectif	Part (%)
Cannabis	20	16,66
Alcool	15	12,5
Médicaments psychotropes	30	25
Café noir + autres substances	45	37,5
Héroïne	5	4,16
Cocaïne	5	4,16

Tab.2- Typologie des substances psychoactives usitées et distribuées par les conducteurs de mototaxis.
(Source : enquêtes de terrain, 2021)

derniers clients. Quand je rentre, je suis fatigué et tout mon corps me fait mal mais je suis obligé de me lever encore. Le plus grave, c'est les routes qui sont gâtées et donnent mal de dos ».

D. F., cliente de mototaxi abonde dans le même sens : *« Les routes de Bouaké sont délabrées. Nous avons toutes les difficultés pour sortir et rentrer chez nous. Les voitures ne peuvent pas rentrer dans le quartier à cause de l'état des routes. Donc, c'est avec les mototaxis, on se débrouille. Même là encore, souvent, ils tombent avec nous ».*

Au-delà de ces difficultés, les conducteurs doivent faire face aux tracasseries policières, des syndicats de transporteurs et de la mairie. A longueur de journée, ces individus sont traqués pour le paiement de différentes taxes ou pots-de-vins. Ces activités se déroulant très souvent dans un cadre informel ou illégal constituent une opportunité de racket des agents de la mairie ou de la police. Parfois même, des stratégies de contournement sont mises en place ou sont souvent pourchassées par les agents chargés de la régulation. *« Nous souffrons trop avec la mairie et la police. Dans ce travail même, on ne s'en sort pas, mais eux, ils ne nous laissent pas travailler tranquillement, ils prennent le peu que nous avons. Donc, souvent on se poursuit ici »*, révèle C O.

Ces propos révèlent l'intensité de la traque dont font l'objet les conducteurs de mototaxis. G. R., agent de police décrit la situation en ces termes : *« Les chauffeurs de mototaxis ne sont jamais en règle. La plupart n'ont pas de permis de conduire, à plus forte raison les papiers de la moto. Quand c'est comme ça, ils peuvent commettre beaucoup de dégâts sans traces. Donc, nous, on fait notre travail ».*

D'ailleurs, depuis le 26 avril 2021, les éléments de la brigade routière de la gendarmerie nationale à Bouaké ont renoué avec l'opération « port de casque obligatoire » pour les conducteurs d'engins à deux et trois roues dans la commune. A cet effet, des contrôles inopinés et quelques fois musclés sont effectués chaque jour par les gendarmes. Des motocyclistes en infraction sont arrêtés et leurs engins saisis. Ceux-ci doivent payer sur place une contravention de 2.000 FCFA valable pour la journée ou se munir d'un casque lors du retrait de sa moto. Cependant, les prix des casques à Bouaké ont doublé. Un casque, qui ne coûtait que 5.500 FCFA il y a quelques années, coûte depuis janvier 2021, entre 10.000 FCFA et 12.500 FCFA, voire 16.000 FCFA. Une situation qui constitue une perte de gains

considérable des conducteurs de moto. D.C., chauffeur de mototaxi, confie ne pas avoir les moyens de s'acheter un casque : *« Chaque fois que les gendarmes m'arrêtent, je suis obligé de payer 1.000 ou 2.000 FCFA, parfois même 3.000 FCFA, pour ne pas qu'ils confisquent ma moto, je ne gagne pas assez pour m'acheter un casque. C'est trop cher ».*

Le Commandant T. K., responsable de la brigade routière de la gendarmerie nationale de Bouaké déclare que cette décision de port obligatoire du casque, qui n'est que le début du processus, sera appliquée rigoureusement.

Le sentiment d'insécurité lié à la présence des mototaxis constitue également une grande difficulté. Il suffit qu'un conducteur de mototaxis soit impliqué dans un accident de la circulation ou dans un braquage, pour que la population s'en prenne à tous les conducteurs de mototaxis, paralysant ainsi leur activité. En effet à Bouaké, c'est près de 100.000 motos et tricycles qui circulent chaque jour. Ce nombre impressionnant permet la suspicion qui se jette sur les conducteurs d'engins à deux et trois roues, quant aux fautes à l'origine des accidents. Selon une source proche du service des urgences du Centre hospitalier universitaire (Chu) de Bouaké, 80% de ces accidents sont dus à des motos dont les conducteurs n'avaient pas porté de casque.

Les conducteurs de mototaxis se plaignent aussi du coût du carburant qui ne cesse de grimper tous les six mois ou chaque année, tandis que le coût du transport, lui, reste inchangé. Sur certains tronçons cependant, des conducteurs procèdent à des hausses de prix du transport. Mais ces décisions créent parfois des incompréhensions qui se terminent en bagarres avec les clients. Certains clients indécents une fois arrivés à destination, refusent même de payer le transport ou donnent une grosse coupure au conducteur qui éprouve des difficultés à leur rendre la monnaie. *« Les conducteurs de mototaxis se lèvent un matin et augmentent le coût du transport sans raison. Quand c'est comme ça, nous dépensons trois fois plus. Souvent, on refuse de payer ou bien c'est la bagarre, c'est tout »*, explique K., un client.

La pression sociale constitue une autre difficulté à laquelle le conducteur doit faire face. Il s'agit bien des charges familiales, des frais de carburant et de réparations de la moto ainsi que de l'obligation de recette pour ceux qui ne sont pas propriétaires des motos. La recherche quotidienne de la satisfaction de ces besoins en rajoute au stress de ces conducteurs

qui sont obligés de se trouver des stratégies d'adaptation.

b. La consommation de substances psychoactives comme béquilles face à la pénibilité du travail

La consommation de SPA par les conducteurs de mototaxis avant, pendant ou après les heures de travail est considérée dans ce travail comme un élément d'adaptation et d'intégration harmonieuse de ces derniers. Cette habitude semble être une pratique assez répandue chez les conducteurs. Les comportements de consommation et les attitudes envers les SPA au sein du réseau professionnel influencent les perceptions de l'activité. Nous constatons, selon nos données de terrain, que la perception selon laquelle la drogue permet d'être insensible est la plus active chez les conducteurs de mototaxis. Pour eux, la drogue permet de vaincre la peur et la fatigue. La drogue est également une source d'inspiration et d'intégration dans le groupe. Pour ces conducteurs interrogés, la consommation de drogue constitue le socle de toutes leurs actions. Elle permet de stimuler l'ardeur au travail et de rendre inconscient du danger. Les conducteurs perçoivent dans la drogue des pouvoirs qui rendent insensibles face aux difficultés. Cette situation est bien illustrée par BM, conducteur de mototaxis : *« La drogue compte beaucoup pour nous dans notre travail. Il est difficile de travailler comme ça quand tu es "zieux clairs" (sobriété). Avec la drogue, on met la fatigue de côté. Elle permet de tenir en toutes circonstances. Elle nous assure une protection »*.

Ces conducteurs reconnaissent à la drogue des vertus. Ils estiment que la drogue chasse la fatigue et donne le tonus et la puissance nécessaires. Elle contribue à neutraliser les hésitations et la peur à s'impliquer dans le travail. Ils parcourent souvent de longues distances à moto. Il faut donc une bonne condition physique pour tenir le parcours. La drogue permet donc de refouler la fatigue et de se faire valoriser aux yeux des amis.

Aussi, pour se faire intégrer et respecter dans la gare, faut-il marquer par un acte choquant. Le degré de violence et de cruauté avec lequel on agit permet de tenir face aux syndicats de transporteurs. *« D'abord, la drogue est une source d'inspiration. Elle donne le courage d'affronter le terrain même quand tu hésites. Souvent, les syndicats "nous proprio" (poursuivent). Mais, avec la drogue, on a très*

souvent la chance de pouvoir nous en sortir. », déclare DD. Dans ce contexte, la connaissance de la dangerosité liée aux produits n'en limite pas leur consommation car, selon les usagers, ces produits viennent compenser la pression et les difficultés liées à l'activité. Pour les conducteurs, les usages viennent ensuite atténuer et occulter les risques de chômage, de misère et d'abandon de la société auxquels ils sont confrontés. *« Ce qui fait peur là, c'est comment nourrir ta famille, comment payer ton loyer, comment te soigner et payer tes médicaments, parce que quand tu n'as rien, tout le monde t'abandonne. C'est ça qui nous fait peur, ce n'est pas la drogue qui nous effraie. Au contraire, les médicaments, là, nous arrangent »*, affirme DD.

A l'analyse des discours de certains de nos enquêtés, l'on se rend bien compte que les perceptions que les conducteurs de mototaxis ont de la drogue, contribuent fortement à faciliter leurs pratiques de consommation de drogues. D'après leurs propos, ils semblent maîtriser les usages de drogues, privilégiant par exemple au niveau des déprimeurs et tranquillisants, les benzodiazépines ayant des effets agréables de confort, de détente, de relaxation, de bien-être et de désinhibition, par rapport aux barbituriques qui entraînent un endormissement brutal, des troubles de l'équilibre ou une démarche hésitante. Concernant les stimulants, les doses et les temps de consommations sont contrôlés. Les usagers utilisent des techniques pour dissimuler les odeurs que provoquent certains produits ou atténuer leurs effets et ne pas perdre la clientèle. Par exemple, ils boivent du jus d'orange, de citron, mâchent du chewing-gum ou fument une cigarette. Certaines substances sont désignées par des noms d'emprunt pour camoufler leur consommation de substances psychoactives ou leurs activités illicites. Car, cela pourrait attirer des ennuis avec la police ou faire perdre la clientèle. Par exemple, la cocaïne est appelée « la Blanche, Mouso Gbê, Nonnon mougou ». Le tramadol est appelé « Trimmou Trimmou ou Monter descendre », quand l'éphédrine est désignée par « Moussokôrô » ou « Sékou Touré », ou « Caterpillar ». D'autres surnoms comme « taxi compteur », « riz gras », « Béret rouge » sont employés pour désigner les drogues consommées. Selon les acteurs, il faut surtout éviter que les clients soupçonnent toute consommation de substances psychoactives, qui serait synonyme de perte de la clientèle. *« Ces chauffeurs-là sont très souvent sous*

l'effet de l'alcool ou de la drogue. A ce moment-là, ils deviennent très dangereux. Ils sont agressifs, n'écoutent plus les interpellations et créent des accidents. Quand je soupçonne qu'il n'est pas lucide, je ne monte pas derrière lui », déclare L. S., client de mototaxi. Quand un conducteur n'a pas la possibilité d'accéder à certains produits à cause de problème d'ordre financier ou d'accès à un réseau de revente, il a recours à des usages alternatifs compensatoires *via* des produits détournés de leur usage habituel vendus dans les rues et carrefours de la ville ou à des plantes traditionnelles comme le « Batannan ».

Ainsi, croyant fortement aux pouvoirs des drogues, ne peuvent-ils s'empêcher d'en consommer pour espérer avoir l'effet escompté. Cette situation témoigne parfaitement du lien qui existe entre l'activité de conducteur de mototaxis et la consommation de substances psychoactives.

c. Les mototaxis comme moyen de dissimulation, de convoyage et de distribution de drogues.

Les mototaxis initialement dédiées aux transports des usagers sont souvent utilisées à d'autres fins par les conducteurs. Ils sont très souvent utilisés comme moyens de convoyage et de distribution de drogues. Ces derniers ayant la maîtrise totale de la cartographie de la ville sont très souvent utilisés par les dealers pour éviter tous soupçons. Ainsi, des cargaisons de drogues (cannabis, médicaments psychotropes) sont dissimulées sous le siège, dans les phares, dans les capots couvrant la croix de la moto ou souvent dans les sacs à dos. Une fois dissimulés, ces colis sont convoyés par ces conducteurs pour être distribués à des destinataires préalablement identifiés. Ces colis sont généralement embarqués depuis les gares des compagnies de cars de transport pour être acheminés dans des villas ou domiciles privés, des fumoirs, maquis ou bars. Ces conducteurs servent donc de relais entre les dealers (grossistes) et les détaillants. Ces livraisons se déroulent très souvent très tard dans la nuit. Mais, il arrive que des livraisons soient faites la journée, alors cette activité est couverte avec le transport d'un usager de moto potentiel allant dans le sens de la livraison du colis. A la suite de la livraison, le destinataire doit confirmer qu'il a accusé réception du colis à travers des codes. Une fois la confirmation donnée, le conducteur retourne prendre son quota (rémunération) ou reçoit un dépôt financier sur son numéro de téléphone. La rémunération varie entre

20.000 et 50.000 FCFA par course et en fonction de la quantité du colis. DF, conducteur de mototaxis, illustre bien cette situation « *Mon vié, c'est dans ça, on gère un peu la famille. Sinon notre métier là, ça ne va pas. Les taxes, les frais de réparation et autres font qu'on se retrouve à zéro à tout moment. Avec ce business, j'arrive à gérer les charges un peu ».*

Il peut arriver également qu'un conducteur soit propriétaire de fumoir. Dans ce cas, il se sert de la moto pour approvisionner son fumoir. Le métier de mototaxi devient donc une activité écran ou de couverture permettant de masquer son trafic de drogues. Selon Z. U., conducteur de mototaxi, « *il n'y a rien dans travail de mototaxi. Si tu n'as pas soutenu ça avec une autre activité, ton propriétaire de maison va te chasser, parce que tu ne pourras pas payer le loyer. C'est pourquoi, j'ai créé mon petit djassa (fumoir) que j'alimente de temps en temps avec ma moto sans bruit. C'est ce qui me fait tenir ».*

Comme on peut le noter, les conducteurs de mototaxis se muent en passeurs de drogues en fonction des circonstances pour arrondir les fins de mois. Cette activité bien que risquée est utilisée comme stratégie d'adaptation face à la pénibilité du travail et à une clientèle qui se fait de plus en plus rare. Cette rareté s'explique d'abord par la concurrence menée par les autres moyens de transport (minibus, bus, taxis-communaux), plus sécurisés, même s'il y a plusieurs endroits qui leur sont inaccessibles. Certains passagers préfèrent marcher de longues distances à pied à cause des risques encourus en utilisant les services des mototaxis. D'autres se fiant aux préjugés attribués aux conducteurs de mototaxis (violents, agressifs, drogués), optent pour l'achat de leur propre moto dès qu'ils en ont les moyens. Cependant, en dépit des gains engrangés dans ce business, plusieurs conséquences en découlent.

III. CONSEQUENCES SOCIALES ET SANITAIRES DE LA CONSOMMATION DE DROGUES CHEZ LES CONDUCTEURS DE MOTOTAXIS

Les drogues perturbent les sens et la capacité du cerveau à traiter correctement les informations. Elles entraînent une baisse de la vigilance, de l'attention, une perte de la maîtrise de soi et un allongement du temps de réaction face à un danger. Elles favorisent également la distraction, l'impulsivité, le sentiment de toute puissance et la prise de risque. A ce titre, la consommation de substances psychoactives sert de moyen pour les conducteurs de mototaxis pour

agresser ou violenter les populations. Cette assertion se confirme par les actes de violence, les vols et les bagarres perpétrées quotidiennement par les conducteurs sur les usagers de ces mototaxis. Les effets de ces usages de substances pouvant causer des confusions, cela entraîne de plus en plus d'agressions et de vols à l'encontre des populations avec l'utilisation de motos. Les clients subissent régulièrement les violences de ces chauffeurs. Q.K, victime, en témoigne : *« Moi-même, j'en ai été victime et je connais aussi des personnes qui ont subi le même sort. J'ai pris une mototaxi ; arrivé sur une piste, il m'a fait croire qu'il se garait pour uriner et il m'a dépouillé de tout ce que j'avais. Il était très menaçant, je sentais qu'il était sur l'effet de la drogue. D'autres proches ont signalé avoir été victimes de ces mêmes chauffeurs ».*

Toutefois, certaines substances occasionnant une mauvaise coordination et une perturbation de l'automatisme, leur consommation rend ces conducteurs également vulnérables, lesquels deviennent eux-mêmes des victimes. Ils subissent plusieurs formes de victimisation, notamment des agressions physiques et verbales, des vols de motos ou de recettes, des propos haineux et des représailles. Les conséquences sanitaires de la consommation de ces substances sur les conducteurs sont remarquables. Leur usage entraîne à long terme des problèmes de forte dépendance, psychiques et sanitaires. L'on assiste alors à une altération de la vigilance, des réflexes, des capacités de mémoire et de concentration. Des complications psychiatriques ont été signalées par des conducteurs eux-mêmes (schizophrénie, hallucinations, dépression). Des problèmes cardiaques, des maladies respiratoires et des hypertensions ont été signalés depuis la consommation de ces produits.

Au-delà de ces conséquences, les conducteurs de mototaxis font souvent l'objet d'arrestations policières pour non-respect de la réglementation routière et pour détention illégale des drogues. Egalement des règlements de compte entre dealers sont souvent signalés et n'épargnent pas ces chauffeurs d'engins à deux roues qui sont parfois pris pour cibles.

Les accidents de la route constituent l'une des principales conséquences de la consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis. Les conducteurs sont impliqués dans les 3/4 des accidents de la route (Binaté, 2017). Selon le ministère du transport (2021), les accidents de la route

occasionnent en moyenne 600 morts et 1.300 blessés en Côte d'Ivoire, chaque année. Les engins à deux et trois roues sont fortement cités dans ces drames. Les statistiques des sapeurs-pompiers (2017) révèlent que, sur 10 accidents signalés, les motos sont impliquées dans 08 accidents. Dans la même veine, une étude, conduite par le service de traumatologie du CHU de Bouaké en 2013, a notifié 1.076 accidents de la voie publique dont 79,7% ont impliqué les motos (Krah & al., 2013). Même les enfants ne sont pas épargnés par les dommages causés par les motos. Selon Bénéié & al. (2020), les enfants sont victimes de graves accidents de la voie publique impliquant une moto à Bouaké. Sur 537 enfants victimes d'accidents de la voie publique, 165 cas impliquaient une moto, soit 30,7%. En effet, c'est à des scènes extrêmement horribles que l'on assiste souvent sur les voies publiques. Les victimes principales varient généralement entre les cas de graves traumatismes cérébraux, graves blessures ou encore mort immédiate. Cela dit, les rares rescapés ont une grande probabilité de garder des séquelles invalidantes le reste de leur vie. *« Vous comprenez maintenant pourquoi nous traquons. Ils font trop de dégâts. Il y a souvent des handicapés à vie, des troubles mentaux, des morts laissant des familles dans la désolation »*, affirme un agent de la mairie de Bouaké.

Secteur d'activité insuffisamment réglementé, le taxi-moto est à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation. En effet, il n'existe pas pour les conducteurs de taxi-moto un suivi rigoureux des textes qui les astreignent au respect des obligations en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler.

IV. DISCUSSION DES RESULTATS

Cette étude a porté sur le trafic et la consommation de drogues comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail difficiles chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké. L'environnement de travail des conducteurs de mototaxis est émaillé d'énormes difficultés. Celles-ci vont de l'environnement spatial, en passant par les tracasseries pour aboutir à la pression sociale dont ils font l'objet au quotidien. Ainsi, ces derniers se tourneront vers des activités délictueuses (consommation de substances psychoactives, vente et distribution de drogues)

comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail qui se veulent de plus en plus précaires. Ces différentes données montrent que les mototaxis assurent en grande partie le transport interurbain à Bouaké. Socialement et économiquement bénéfiques pour les populations, ils sont vite devenus des moyens de facilitation de l'agir délinquant, voire d'infractions de tous genres et de criminalité. Les chiffres relatifs aux conséquences de la consommation de drogues chez les conducteurs et à l'utilisation de la moto comme moyen de distribution de la drogue sont inquiétants et méritent d'être mis en évidence.

Ces données renforcent les résultats des travaux portant de façon générale sur la consommation de drogues et la criminalité routière. Nos résultats convergent vers un ensemble de travaux sur les motivations de l'engagement dans le trafic de drogues et dans la criminalité routière (Fafard, 2014 ; Bisiou, 2016 ; Binaté, 2017 ; Djouini, 2018). L'appât du gain financier constitue l'une des motivations pour s'engager dans le commerce de drogues. Ce trafic répond à plusieurs besoins d'ordre socioéconomiques. Il permet à celui qui le pratique d'avoir gratuitement sa consommation s'il en consomme, d'engranger des sommes colossales brutes et d'avoir une reconnaissance sociale (Fafard, 2014). Djouini (2018), Beck & al. (2013) analysent les liens entre les conditions de travail et la consommation de SPA. Ils révèlent que, chez les employés confrontés à des problèmes dans leur vie professionnelle, une hausse de l'usage de SPA est observée. Nos résultats rejoignent également ceux de Béné & al. (2020) et de Krak & al. (2013) qui insistent sur l'implication des mototaxis dans les accidents de la voie publique. Ils relèvent les conséquences indéniables et les victimes collatérales engendrées par ces engins à deux roues.

Les résultats, de ce point de vue, valident la théorie de référence, la théorie du choix rationnel de Cusson (1998), qui stipule que l'acte criminel devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. Notre réflexion s'inscrit dans cette logique dans la mesure où les actions des acteurs sont guidées par le gain financier que rapportent l'activité qu'ils exercent et la valorisation de la réussite sociale quelle que soit l'origine qui en découle.

Cependant, en dépit de la validation des résultats des limites théoriques et méthodologiques sont à

relever. Celles-ci sont d'abord liées aux choix des enquêtés qui s'est fait sur une base volontaire et ne disposant pas de base de données des conducteurs de mototaxis à Bouaké. Ensuite, les statistiques disponibles concernaient l'ensemble des accidents de motos dans la ville et il est difficile de spécifier ceux causés par les mototaxis et le lien avec leur consommation de drogues. Enfin, les informations recueillies ont été essentiellement sur la base d'autorévélation, n'ayant pas d'outils de mesure du degré de consommation des substances psychoactives.

CONCLUSION

La présente contribution, en définitive, adresse la problématique du trafic et de la consommation de drogues comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail difficiles chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké. L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues comme stratégies d'adaptation chez les conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail à Bouaké. Au regard de cet objectif, il ressort que le système d'organisation déployé, l'usage de drogues et l'utilisation des mototaxis comme moyens de distribution et de vente de drogues constituent des stratégies d'adaptation sociale pour ces acteurs.

Le protocole méthodologique retenu comprend l'administration d'un questionnaire, d'un guide d'entretien et d'une grille d'observation sur un échantillon de 200 enquêtés obtenus par choix volontaire.

En termes de réponses face à cette situation, il faut une réelle volonté politique, une moralisation de la vie publique et la création d'activités génératrices de revenus pour les jeunes. Les actions de l'Etat devraient ainsi être axées sur l'encadrement du secteur des mototaxis et sur la formation des acteurs.

Bibliographie

- Aloko N., 1999, Les taxis communaux ou « woro-woro » et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé (Abidjan Côte d'Ivoire), *Géo-Eco-trop*, n°23, Bruxelles, pp.143-159,
- Aloko N., 2001, Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux. *Revue Ivoirienne des Lettres et Sciences Humaines*, Abidjan, pp.117-132
- Aloko N., 2001, Les taxis « woro-woro » dans l'espace communal de Koumassi (Abidjan, Côte d'Ivoire), *revue*

CAMES, série B, Ouagadougou, volume 3, n°001, pp.1-21

Aloko N. & Guelé G., 2016, Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire). *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography* [En ligne], Vol. (3) 1. Mis en ligne le 05 mai 2016, pp.49-57. URL : <http://laurentienne.ca/rcgt>

Amougou M.A.B., 2010, Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies. *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), pp.55-73. <https://doi.org/10.7202/044196ar>

Aya K., 2011, *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines, une perspective d'économie politique*, In document d'analyse SSTAP n°13. Série transport urbain.

Beck F., Guignard R., Haxaire C. & Moigne P.L., 2014, Les consommations de médicaments psychotropes en France. *La Santé en action*, pp.47-49.

Beck F., Guignard R., Léon C., Ménard C. & Richard J.B., 2013, Usage de substances psychoactives et milieu de travail. *La Santé en action*, pp.42-44.

Benie A.C. & al., 2020, Données épidémiologiques des accidents de motos chez l'enfant au Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké (Côte d'Ivoire), *Rev Int Sc Méd* ; 22 (1), pp. 21-26.

Binaté & al., 2017, Criminalité routière : le cas des engins à deux roues à Korhogo. *The International Journal of Social Sciences and Humanities Invention* 4(2), pp.3253-3260.

Cusson M., 1998, *La Criminologie*. Paris, Hachette supérieure.

Diaz L. & al., 2010, Entre contraintes et innovations : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne, dans *Espace, populations, sociétés*, pp.337-348

Diaz L., Plat D., Pochet P. & Sahabana, 2007, La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p. halshs-00175729

Djouini A., 2018, Les impacts et conséquences de la consommation de substances psychoactives (cannabis) sur les milieux de travail et les programmes de prévention en entreprise. *Revue de la littérature*. Montréal : Institut universitaire sur les dépendances du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. ISBN : 978-2-550-80524-3

Dureau C. & Imbert, 2019, Mobilités dans la ville et changements urbains. *Étudier les migrations internationales*, chap.3, 978-2-86906-695-3. Halshs-02378957

Guézéré A., 2012, Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux, *Géographie Économie Société*, Vol. 14, n°1, Lavoisier, pp.53-72, <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2012-1-page-53.htm>

INSERM, 2012, *Médicaments psychotropes : consommations et pharmacodépendances*, Paris, Inserm. Expertise collective Inserm. Rapport complet, XII-586 p.

Irene K., 2007, *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire d'Abidjan*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3, 311 p.

Kouakou A., 2017, Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations. *EchoGéo* [Online], 40 | 2017. URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14882;DOI:https://doi.org/10.4000/echogeo.14882>.

Krah K.L. & al., 2013, Données épidémiologiques des accidents de motos aux urgences chirurgicales de CHU de Bouaké, *Rev Int Sc Méd*, 15(3), pp.161-64.

Lombard J. & Ninot O., 2012, Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest, *EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 10 août 2021.

Marchais, 2009, Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin. *Alternatives économiques* | « L'Économie politique » 1 n° 41 | pages 59 à 68 ISSN 1293-6146 ISBN 9782352400387 DOI 10.3917/leco.041.0059

Noupko A., 2004, Les taxis-motos Zémidjan à Porto Novo et Cotonou », *Autrepart*, n°32 pp.135-148.

Accidentologie et perception des normes de la sécurité routière par les motocyclistes dans le Grand Sfax en Tunisie

The Accidentology and perception of road safety standards by motorcyclists in Grand Sfax in Tunisia

Nesrine BOUHAMED, Enseignante-chercheure, Laboratoire d'Economie de Développement (LED), Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, Université de Sfax (Tunisie) *

Résumé

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, la disparité entre la situation de la sécurité routière des motocyclistes dans les pays développés et ceux en développement est la résultante de politiques publiques différentes. En Afrique, l'amélioration de la sécurité des motocycles nécessite la mise en œuvre d'actions plus efficaces et ciblées. Bien qu'offrant certains avantages en raison de leur grande manœuvrabilité et de leur capacité d'adaptation à la demande, les deux-roues motorisés sont responsables d'une forte accidentalité. Ainsi, la prévalence des accidents de la route qui impliquent des motocycles se manifeste de manière plus visible au sein des espaces urbains où se concentrent la population et les activités économiques. Le Grand Sfax en Tunisie en est une agglomération représentative. Cet article s'attache à étudier les conditions de circulation des motocyclistes dans ce périmètre et à analyser les risques qui les menacent. La cartographie des accidents, alimentée par une investigation empirique auprès des motocyclistes, permet de mieux comprendre les comportements, les besoins en matière de sécurité routière et la sensibilité aux questions de mobilité de ces usagers vulnérables de la route. Les échanges avec ces motocyclistes révèlent une multitude de problématiques et de dysfonctionnements qui nourrissent leur insatisfaction vis-à-vis des politiques publiques adoptées pour gérer la mobilité dans la ville.

Mots-clés

Grand Sfax, sécurité routière, deux-roues motorisés, politique publique, facteurs de risque.

Abstract

According to the World Health Organization, the disparity between the road safety situation of motorcyclists in developed and developing countries is the result of different public policies. In Africa, improving motorcycle safety requires more effective and targeted actions. Although motorized two-wheelers offer certain advantages because of their great maneuverability and their ability to adapt to demand, they are responsible for a high accident rate. Thus, the prevalence of road accidents involving motorcycles is more visible in urban areas where the population and economic activities are concentrated. Grand Sfax in Tunisia is a representative urban area. This article aims to study the conditions of motorcycle traffic in this area and to analyze the risks that threaten them. Accident mapping and empirical investigation of motorcyclists provide a better understanding of the behavior, road safety needs and mobility awareness of these vulnerable road users. Exchanges with these motorcyclists lead to the unveiling of a multitude of problems and dysfunctions that nourish their dissatisfaction with the public policies adopted to manage mobility in the city.

Keywords

Grand Sfax, road safety, motorized two-wheelers, public policy, risk factors.

* bouhamed.nessrine@gmail.com

I. CONTEXTE DE LA PROBLEMATIQUE ET CHOIX METHODOLOGIQUES

Si la plupart des pays développés sont dotés d'une politique de sécurité routière spécifique pour les Deux-Roues Motorisés (2RM) et mettent en place des réglementations et des exigences techniques ayant efficacement contribué à réduire la mortalité des motocyclistes, la majorité des pays africains ne priorisent pas la sécurité routière et consacrent peu d'investissements à la prévention des risques routiers auxquels ces usagers de la route sont exposés. D'après l'OMS (2018), l'Afrique compte un taux élevé de mortalité des usagers vulnérables de la route (plus de 44 % des décès), notamment des motocyclistes, vu que les 2RM sont un mode de déplacement fréquemment utilisé dans les pays de ce continent. On observe, en effet, une forte corrélation entre le choix modal des 2RM et le niveau de revenu national brut par habitant (BAD, 2013). Dans ce cadre, et comme dans d'autres pays africains, la Tunisie a vu sa situation se dégrader en termes de sécurité des 2RM.

A la fin de l'année 2015, la Tunisie comptait près de 1.922.000 véhicules roulants. Environ 60 % du parc roulant étant constitué de voitures particulières. Le reste se compose des véhicules agricoles, des voitures mixtes¹, des camions et des motocyclettes². A l'échelle nationale, on estime que le nombre des 2RM est passé de 9.313 en 2010 à 12.569 en 2017, avec un taux d'évolution annuelle qui dépasse 4 % (Abid, 2019). Or, ces chiffres ne s'accordent pas avec les estimations de la Fédération Tunisienne des Sociétés d'Assurance (FTUSA) qui dépassent 1,2 million. Une grande partie de ce parc n'est pas identifiée car ces véhicules ont pu être volés, sans identification, ou entrés illégalement dans le pays. Il existe, en effet, une économie informelle de fausses pièces détachées d'origine, moins chères mais de qualité médiocre témoignant d'un rythme d'expansion inquiétant du marché parallèle des motos en Tunisie. Ainsi, bien que l'assurance pour les 2RM soit obligatoire, la FTUSA estime que seulement 10 % du parc sont assurés (Carnis & al., 2018). La gestion de la circulation de ce véhicule montre des défaillances :

normes d'importation falsifiées, absence d'immatriculation, non-respect des réglementations sur le permis de conduire³ ce véhicule, etc. Tous ces éléments contribuent à expliquer la forte implication des 2RM dans les accidents de la route en Tunisie (Bouhamed & Carnis, 2020). Ceci ne peut que refléter également la défaillance du système de contrôle-sanction qui, malgré les mesures répressives prises, montre une grande inefficacité.

Au sein du gouvernorat de Sfax qui occupe le second rang sur l'échiquier national tunisien, le Grand Sfax constitue un espace représentatif des agglomérations urbaines les plus dynamiques de la Tunisie. Son dynamisme socio-économique et urbain a entraîné de forts besoins de mobilité et contribue à expliquer la forte implication des motocyclistes dans les accidents survenus sur les voies publiques de cet espace. Faute de moyens financiers ou choix alternatif à la voiture, les 2RM sont la solution privilégiée par certains habitants du Grand Sfax pour se déplacer et pour éviter la congestion routière.

S'inscrivant dans un système global de mobilité urbaine, l'usage des motocycles se trouve confronté à de nombreux dysfonctionnements : une congestion routière de plus en plus accrue, une offre de stationnement insuffisante, un usage massif de la voiture particulière, un transport public de moins en moins attractif, etc. Un accident de la route est ainsi le résultat de l'interaction entre plusieurs facteurs spécifiques, liés non seulement au comportement de l'utilisateur de la route mais aussi aux actions des acteurs chargés de la macro-régulation de ce système tels que les forces de l'ordre, les législateurs, les responsables nationaux et locaux, les aménageurs, etc.

Classés au 2^e rang après la voiture particulière, les 2RM sont impliqués dans environ 40 % des collisions survenues en 2021 sur les routes du Grand Sfax, et ce d'après les dernières statistiques publiées par l'Observatoire National de la Sécurité Routière⁴ (ONSR) de la Tunisie. Ces résultats ne contredisent pas les statistiques nationales qui montrent que

¹ Selon l'article 2 du code de la route en Tunisie, la "Voiture mixte" est : « *tout véhicule à moteur destiné au transport de personnes et de choses, dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3500 kgs et dont le nombre de sièges est entre quatre et neuf, y compris celui du conducteur* ».

² Source : <http://dataportal.ins.tn/fr/dashboards>

³ On note que depuis le 1^{er} janvier 2022, il est désormais obligatoire de se munir d'un permis de conduire un motocycle (de tous types et puissances).

⁴ Source : www.onsr.tn (site consulté le 24/06/2022)

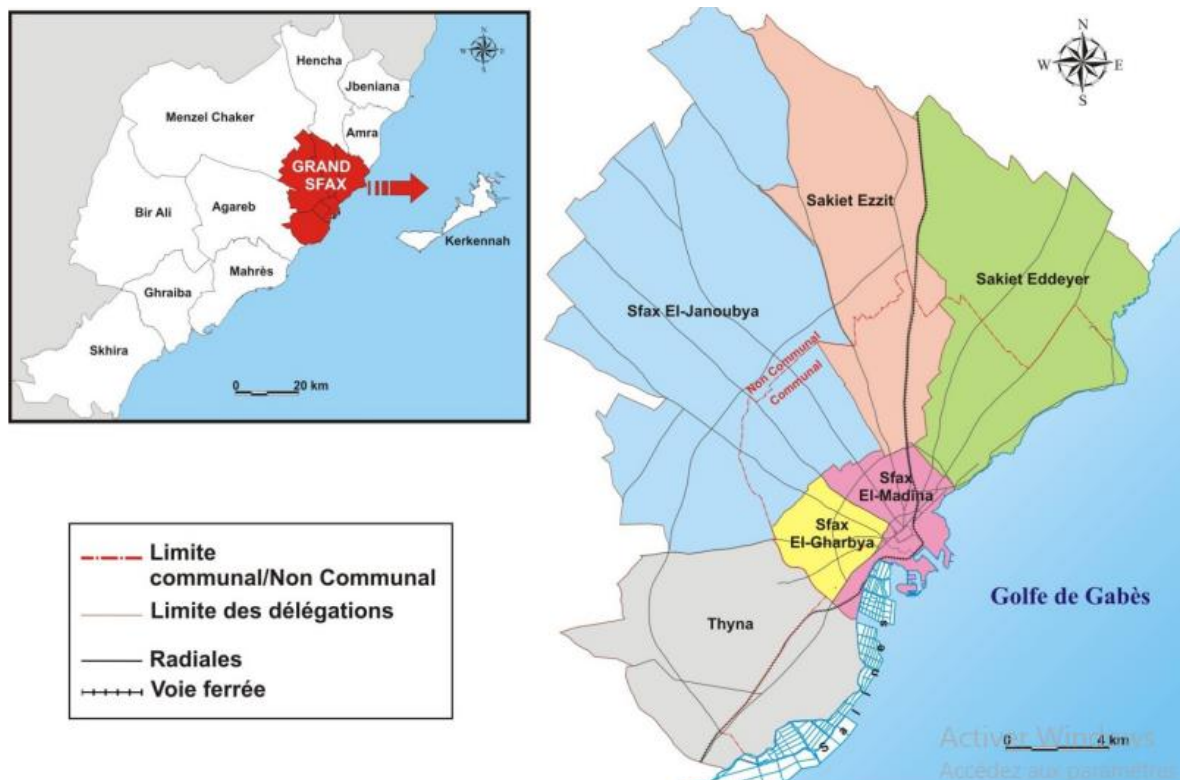


Fig. 1- Le Grand Sfax : point focal du gouvernorat (Source : Ministère de l'Équipement et de l'Environnement, Tunisie, 2013)

41,46% des accidents de la route impliquent des motocycles. Toutefois, la particularité du Grand Sfax réside dans l'intensité des taux de mortalité et de morbidité des motocyclistes, qui s'élèvent respectivement à 45,45 % et 41,38 %.

Dans ce cadre, l'inquiétant bilan de la sécurité routière des 2RM invite à mener des analyses poussées afin de mieux comprendre le comportement des motocyclistes. L'objectif principal de cette recherche consiste donc à faire un diagnostic des différents ressorts de la sécurité routière des motocyclistes dans le Grand Sfax et à cerner les risques qui les entourent. Pour ce faire, nous proposons, dans un premier temps, d'étudier les caractéristiques géographiques, socio-économiques, urbaines et de mobilité qui alimentent les questions de la sécurité routière dans ce périmètre. Ensuite, une cartographie de l'accidentalité, accompagnée par une investigation empirique en utilisant des entretiens individuels semi-directifs auprès de dix⁵ motocyclistes, permet de peaufiner l'analyse des comportements, d'observer et d'interagir avec les personnes cibles dans leur environnement naturel sur place de leur

déplacement. Pour ce faire, nous nous sommes positionnées sur les routes du Grand Sfax pendant les heures de pointe dans le but de cibler les motocyclistes de façon aléatoire.

Le but de l'enquête de terrain est d'analyser, en contexte naturel, les habitudes de déplacement des motocyclistes sfaxiens, leurs préoccupations, leurs perceptions et besoins en matière de sécurité routière, ainsi que leur sensibilité aux questions de la mobilité, de l'attractivité et de la satisfaction vis-à-vis des politiques publiques mises en œuvre. Pour ce faire, nous avons élaboré une grille d'analyse qui s'appuie sur 13 indicateurs : le genre, l'âge, la profession, la distance à parcourir, la régularité et le motif du déplacement, les raisons du choix modal, les difficultés rencontrées au moment du déplacement et leurs origines, les besoins en équipements de sécurité, les accidents vus et/ou vécus ainsi que le ressenti de l'interviewé des interventions des autorités publiques dans le Grand Sfax. Enfin, l'entretien est clôturé par un échange sur les aspirations et les recommandations proposées pour améliorer la sécurité routière. L'analyse du contenu des fiches

⁵ Pour les études qualitatives, la représentativité statistique de l'échantillon utilisé n'est pas une condition indispensable de la validité de l'étude, contrairement aux études quantitatives. Un échantillon d'une taille relativement faible, généralement de 10 à 100 individus, a nécessairement une représentativité statistique moins affinée que pour une étude quantitative. En revanche, le temps investi dans l'enquête est beaucoup plus long et les méthodes d'investigation sont beaucoup plus fines (Miles & Huberman, 2003).

d'entretiens a été effectuée en rapprochant les différentes réponses évoquées par les interviewés. Les premières analyses bibliographiques et descriptives nous ont conduits à présumer que l'accidentalité élevée des 2RM dans le Grand Sfax est due essentiellement à la recrudescence des comportements à risque chez les motocyclistes.

II. ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTICS DESCRIPTIFS

a. Spécificités du territoire cible : le Grand Sfax

Contexte géophysique du Grand Sfax

Le Grand Sfax, point central du gouvernorat de Sfax, est situé au Centre-Est de la Tunisie. Il s'étend sur 556 km² (Fig.1).

D'un point de vue climatique, le Grand Sfax se caractérise par une aggravation notable de sa vulnérabilité face au réchauffement du climat (estimé entre 1,5 et 2°C), et par un affaiblissement de sa capacité de résilience, notamment durant ces cinq dernières décennies (Daoud & Dahech, 2012). Ce climat peut agir sur l'infrastructure et contribuer à la genèse des accidents. Les infrastructures existantes se dégradent de manière accélérée en raison des conditions météorologiques extrêmes ou difficiles. Elles nécessitent donc une mise à niveau et un remplacement plus précoces. Toutefois, les normes de conception et les dotations pour l'entretien sont souvent limitées en raison de contraintes budgétaires.

Donne démographique et dynamiques urbaines du Grand Sfax

La population du Grand Sfax est passée de 39.969 habitants en 1931 à 171.297 en 1975 pour dépasser ½ million d'habitants en 2014, année du dernier recensement de population en date (INS, 2014) (Tab.1). Ce territoire abrite actuellement plus de 62 % de la population totale du gouvernorat (INS, 2017).

La densité la plus importante est enregistrée dans Sfax-Ouest qui renferme des quartiers populaires. Quant à la délégation de Sfax Sud, bien qu'elle soit la plus étendue (217 km²) et la plus peuplée, elle ne compte que 7 secteurs : Sfax-ville, qui ne couvre que 25 km² est composée de 12 secteurs ; Sfax-Ouest qui affiche la plus forte densité démographique comporte 7 secteurs à l'identique de Sfax-Sud.

Ceci laisse entrevoir des incohérences entre le découpage administratif et la gestion du territoire ; des incohérences de nature à exercer une influence sensible sur la mesure de la mobilité et de la sécurité routière.

Le Grand Sfax présente un modèle d'organisation spatiale radioconcentrique macrocéphale. Depuis les années 1970, l'expansion urbaine non maîtrisée des périphéries de ce territoire a eu lieu principalement par suite d'un transfert de la charge démographique du centre vers la périphérie s'étendant sur 10 km du centre-ville au Nord (Fig.2). Ceci a donné naissance à des quartiers spontanés, à des habitats informels et à des constructions anarchiques dans l'espace communal (Bennasr & al., 2013).

Nom de la délégation	Nombre de secteurs	Superficie (km ²)	Population 2014	Densité (hab./km ²)
Sfax-ville	12	25	101.176	4.047,0
Sfax-Ouest	7	16	110.125	6.882,8
Sfax-Sud	7	217	119.139	549,0
Sakiet Ezzit	6	90	87.512	972,4
Sakiet Eddaier	8	111	113.776	1.025,0
Thyna	3	96	62.997	656,2
Grand Sfax	43	220	594.725	2.703,3
Total Gouvernorat	127	7.545	955.421	126,6

Tab.1- Profils des délégations du Grand Sfax
(Source : Institut National des Statistiques, Tunisie, 2014)

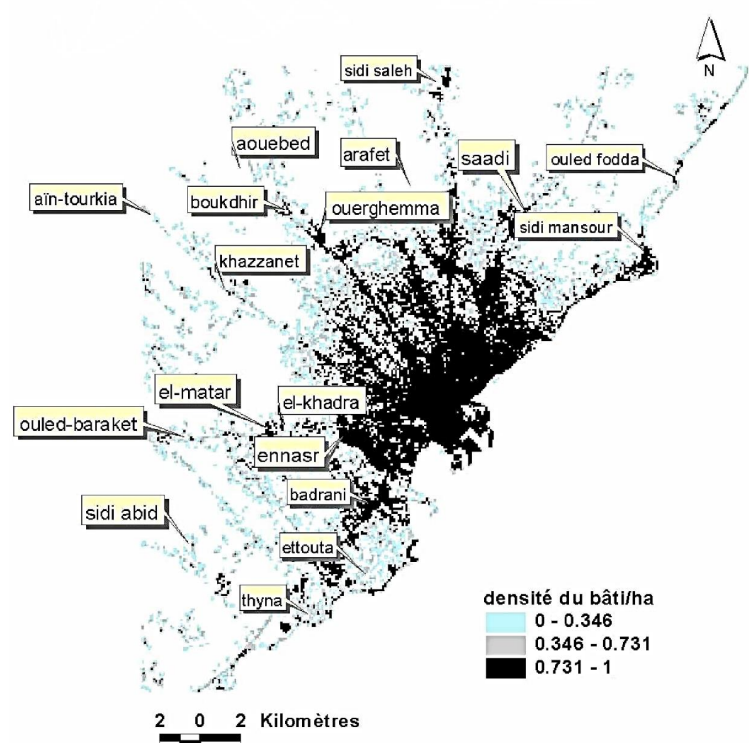


Fig.2 -Grand Sfax : Densité du bâti (Source : Bennasr, 2011)

Globalement, l'aménagement urbain du Grand Sfax est obsolète dans la mesure où sa conception des années 2000 n'a pas été coordonnée avec les politiques de transport. Le réseau routier se développe de manière déconnectée de la croissance démographique et urbaine de la ville.

Ces éléments ont sans doute un effet déstabilisateur sur l'organisation de la mobilité et sur la sécurité des usagers de la route dans le Grand Sfax.

Dynamiques économiques du Grand Sfax

La prospérité économique du gouvernorat a transformé le Grand Sfax en un centre économique attractif. Son port commercial et son aéroport international renforcent la dynamique économique et l'ouverture de ce territoire sur l'extérieur. De plus, la majorité des entreprises privées se concentrent dans cet espace, particulièrement dans Sfax-ville (environ 300/1.000 hab.). Pour cette raison, les délégations du Grand Sfax enregistrent le taux de chômage le moins élevé par rapport aux autres délégations du gouvernorat. Cependant, nombreux sont les défis auxquels l'évolution du profil économique de cet espace continue à faire face (pollution du sol, de l'eau, de l'air et visuelle), notamment sur sa côte littorale (Charfi, 2016).

b. La mobilité routière dans le Grand Sfax

Le profil de mobilité de Sfax donne l'image d'une ville non durable qui n'a cessé de cumuler des retards : un aménagement urbain déficient sous les effets de l'absence de volonté politique et de l'incohérence entre les plans d'urbanisme et de transports. De nombreux facteurs peuvent expliquer ces dysfonctionnements.

Une structure viaire favorisant la congestion routière

La première particularité du Grand Sfax réside dans son organisation spatiale et dans l'aspect radioconcentrique de son réseau viaire (Fig.3). L'augmentation incessante du trafic motorisé exerce une forte pression sur l'infrastructure routière qui se développe très lentement ainsi que sur la fluidité de la circulation sur le

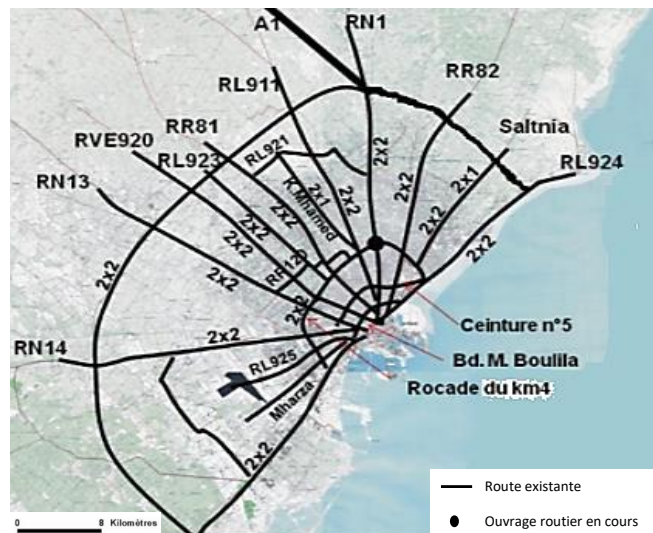


Fig.3- Structure viaire du Grand Sfax
(Source : Eleuch & Hadj Taleb, 2014 p.6 – Carte mise à jour par l'auteur)

réseau. A cela, on ajoute la concentration de la grande majorité des administrations et des activités commerciales dans le centre-ville. Par conséquent, cette inadéquation entre le réseau et les flux du trafic entraîne des phénomènes de centralité et de congestion de manière chronique. Les rocades sont vitales pour irriguer le cœur de la ville et accompagner le développement économique local. Toutefois, elles n'arrivent pas à canaliser les flux de transit pour protéger le centre et éviter son engorgement.

La majorité des déplacements s'effectue sur les rocades qui sont au nombre de 4 : « Boulevard Majida Boulila », « Ceinture n°5 » (située à environ 2 km du centre-ville), la rocade du km 4 (située à environ 4 km du centre-ville) et la rocade du km 11. Les radiales, au nombre de 14, ont le statut de Route Nationale (RN),



Fig.4- Congestion routière dans le Grand Sfax (Source : Derbel & Boujelben, 2018)

Route Régionale (RR) ou de Route Locale (RL) (Fig.4). Le centre-ville capte à lui seul plus de 60 % du trafic ; tandis que les échanges latéraux inter-rocales se développent de l'ordre de 6 % par an.

Les axes RN1 et RN14 sont fortement fréquentés, du fait qu'ils donnent accès aux campus universitaires (routes de Tunis, de Sidi Mansour, de Soukra et de l'Aéroport) et aux zones industrielles situées principalement sur la route de Gabès. La congestion se propage jusqu'au niveau de la rocade n°4 (Fig.4). Pour cette raison, les 2RM constituent une alternative efficace pour certains usagers de la route face aux embouteillages qui bloquent la circulation routière.

Les flux de motocycles se concentrent sur les axes qui transitent par le centre de la ville (Fig.5). De manière générale, le maillage transversal du réseau routier se caractérise par son hétérogénéité et, souvent, les déplacements transversaux doivent transiter par le centre ou par les rocade. Les camions (aussi bien les poids lourds que les utilitaires légers) transitent principalement sur la RN1 pour accéder au port et traversent les radiales. En résumé, la morphologie du Grand Sfax, ses activités et sa structure viaire contribuent largement à la naissance de risques routiers pour les motocyclistes.

Une répartition modale des déplacements inadaptée à la mobilité durable

En 2016, le nombre de déplacements a atteint plus de 1,7 millions dont les deux tiers sont motorisés (équivalent de 2,56 déplacements motorisés/j/p). On observe une utilisation massive de la voiture particulière (environ 65 % de la répartition modale), puis viennent les 2RM (plus de 20 %). La pression exercée sur les infrastructures s'explique également par la faiblesse du taux d'occupation d'une voiture privée ne dépassant pas 36 % ⁶. Le recours à la marche à pied et aux taxis demeure important. Quant au vélo, il est quasi-absent (1 %). Depuis 1984, le taxi, la voiture particulière ainsi que les 2RM dominent au détriment du transport public (ANME, 2016).

Une offre de stationnement insuffisante et un transport public peu attractif

La demande de stationnement ne cesse d'augmenter, connaissant un taux annuel moyen d'accroissement de 5 %. En revanche, le nombre moyen de places de stationnement ne croît que de 1% par an (ANME, 2016). De plus, on observe l'explosion du phénomène de stationnement illicite, anarchique et de longue durée. Par ailleurs, la « SOciété REgionale de TRAnsport de Sfax »

(SORETRAS) qui assure le transport public à Sfax, transporte en moyenne 50 millions de voyageurs par an, dont 63 % sont des élèves et des étudiants. Néanmoins, le taux moyen de la disponibilité fonctionnelle de son parc se situe entre 65 et 70 %. En outre, la vitesse commerciale moyenne des bus (environ 17 km/h) est très faible et l'irrégularité des temps de parcours ne satisfait pas les besoins du voyageur qui devient de plus en plus exigeant en termes de ponctualité (Elloumi, 2016). Ceci peut s'expliquer également par l'absence de sites propres aménagés

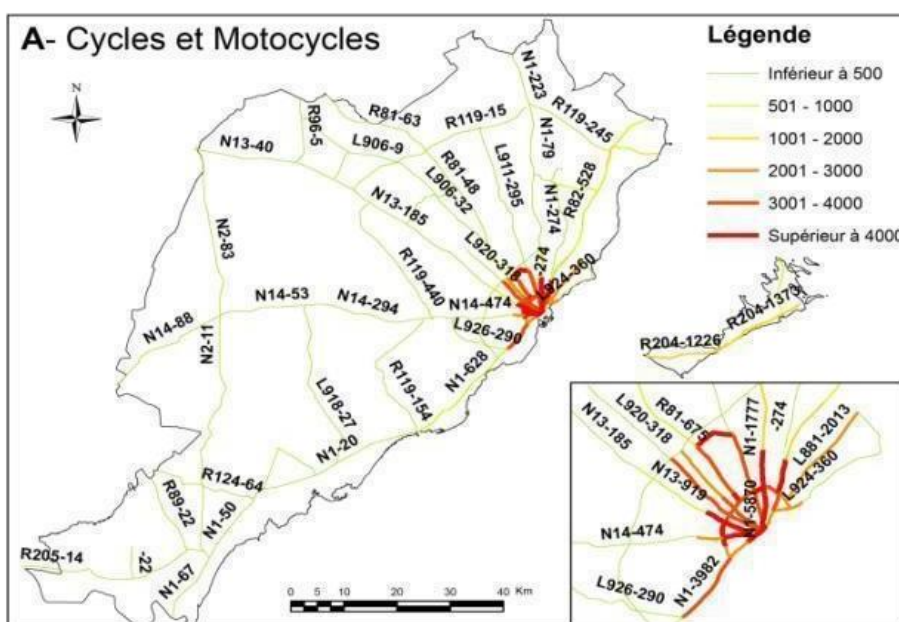


Fig.5 - Trafic routier des cycles et motocycles dans le Grand Sfax
(Source : Ministère de l'Équipement et de l'Environnement, Tunisie, 2013)

⁶ Selon le Ministère du Transport (2015), c'est le taux local le plus élevé en Tunisie (moyenne nationale $\approx 21\%$).

exclusivement pour la circulation des bus de la SORETRAS. Ces couloirs permettent d'économiser le temps de déplacement, de multiplier le nombre des navettes et de satisfaire les clients.

En somme, le déclin progressif de l'usage des transports en commun au profit de la voiture particulière continue à exercer des pressions sur la mobilité routière au sein du Grand Sfax. Néanmoins, l'enjeu d'une mobilité durable intègre nécessairement une approche globale, qui prend en considération différents objectifs : équité, impact sur l'environnement, progrès économique... et aussi sécurité routière.

c. Accidentalité des 2RM dans le Grand Sfax

Notre analyse descriptive de l'accidentalité des 2RM se base sur le recueil des données effectué par la police de la circulation de Sfax-ville. Cette base de données, difficilement accessible, décrit 277 accidents de la circulation survenus dans le Grand Sfax en 2015.

Principaux résultats issus des données de la police de circulation

L'analyse des données de la police montre qu'en 2015, Sfax-Sud est la zone communale qui concentre le nombre le plus important de collisions. Ainsi, l'accidentalité s'intensifie souvent aux moments des heures de pointe, à la fin de la semaine et pendant les saisons hivernale et automnale. Ces saisons souvent coriaces et riches en précipitations et en brouillards, constituent des périodes difficiles pour les motocyclistes sur les routes avec des itinéraires changés à cause des routes inondées, des chaussées glissantes, une visibilité réduite de la route, un contrôle difficile du véhicule, etc. Par ailleurs, l'analyse en fonction du genre et de la catégorie sociale montre que l'insécurité routière touche particulièrement les hommes (73 %), les jeunes entre 20 et 30 ans (26 %) et les catégories sociales moyennes (70 %). Dans leur globalité, ces résultats s'accordent avec les valeurs moyennes nationales.

De manière particulière, on observe la forte implication des 2RM dans le nombre total des accidents (43 % en présence de la voiture particulière) et dans le bilan des blessés (41 %). La mortalité routière est élevée sur les routes de Tunis et de Sidi Mansour (35 % des morts) et implique fortement les 2RM (33 % des accidents mortels avec des voitures particulières et 10 % avec des camions légers) et la

marche à pied. Quant aux facteurs de ces accidents impliquant les motocyclistes, l'analyse montre que le « manque d'attention » et le « non-respect de la priorité » sont les plus remarquables.

En somme, ce diagnostic met en lumière une situation problématique de la sécurité des 2RM, ainsi que des réflexions et des éléments qui peuvent être enrichis par un travail de géolocalisation. Ces réflexions permettent également d'alimenter l'enquête de terrain auprès des motocyclistes.

La cartographie des accidents de la route : un outil précieux d'aide à la décision

Cette approche qui se donnait pour objet de localiser les accidents est inédite à Sfax. Pour ce faire, nous avons localisé ces accidents sur une carte géographique en utilisant le logiciel Google Earth. Grâce à sa facilité ergonomique, cet outil de géolocalisation, classique en accidentologie, permet d'aboutir à un diagnostic multicritères des accidents géolocalisés (intensité, typologie...).

Bien que les données des forces de l'ordre ne traitent pas l'accidentalité de la totalité du territoire du Grand Sfax (la commune de Thyna est exclue), elles renseignent sur l'état général de la sécurité routière au sein de cet espace. Nous avons superposé ces données avec le découpage administratif du Grand Sfax pour affiner l'analyse par commune. Tandis que la typologie des accidents a été construite en fonction du degré de vulnérabilité des usagers impliqués.

Parties impliquées dans l'accident	Type d'accident	Couleur du cercle
Voiture particulière + piéton	« piéton »	Jaune
Voiture particulière + 2RM	« 2 RM »	Rouge
2RM + piéton	« piéton »	Jaune
Voiture particulière + camionnette	« camionnette »	Bleu clair
Voiture particulière + vélo	« vélo »	Vert
Voiture particulière + camion PL	« camion PL »	Bleu turquoise
Voiture particulière + voiture particulière	« voiture particulière »	Bleu foncé

*Tab.2- Exemples de types d'accidents localisés sur la carte
(Source : N.Bouhamed)*

L'accident de la route est désigné par le mode de déplacement le plus vulnérable dans le cas de choc entre deux modes de déplacement (Tab.2). Le but est de visualiser la situation des usagers vulnérables de la route (Fig.6 et Tab.2 complémentaires). À chaque type d'accident est attribuée une couleur spécifique ; quant à l'accident mortel, il est désigné par « une tête

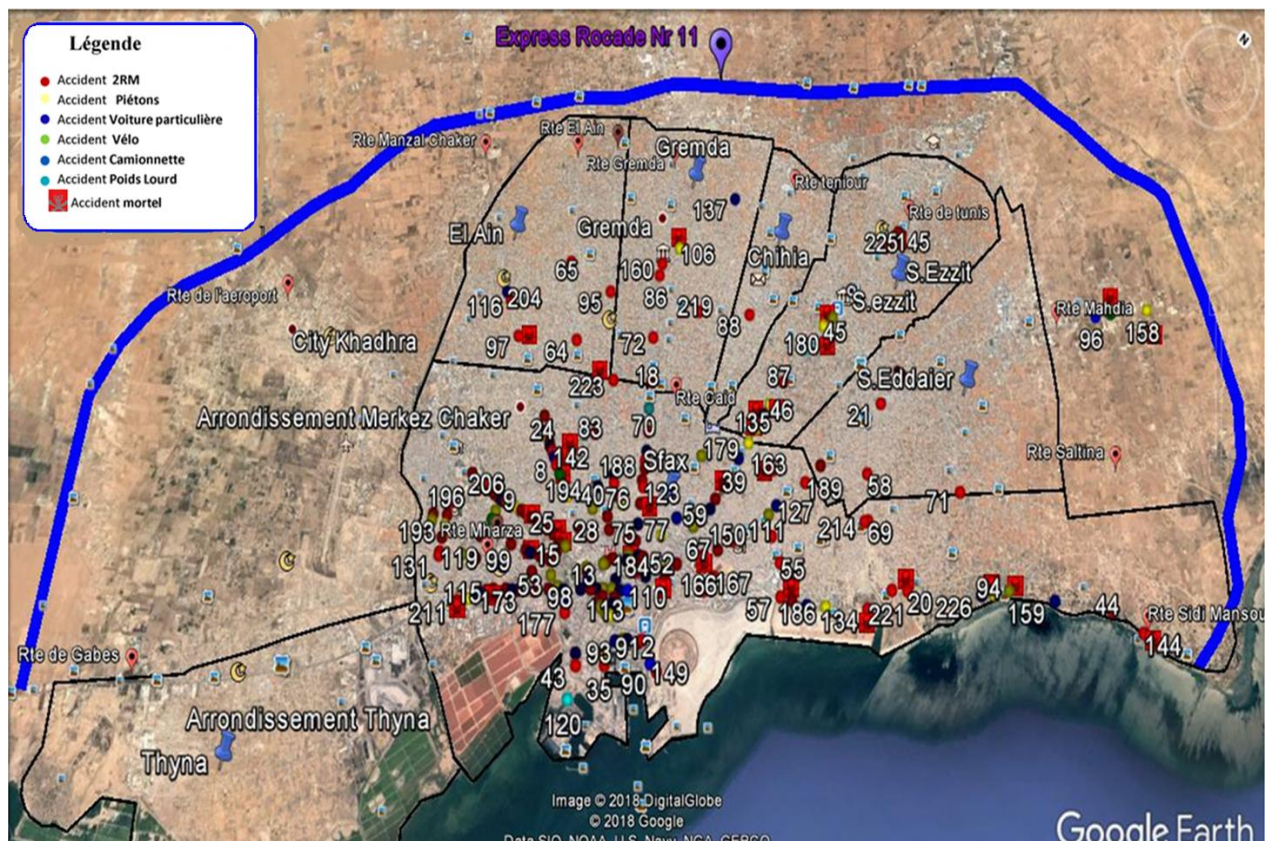


Fig.6- Géolocalisation des accidents de la route enregistrés dans le Grand Sfax en 2015 (Source : N.Bouhamed)

de mort » jointe au cercle indiquant le type de l'accident.

Ce premier diagnostic descriptif génère des éléments de contexte qui ont largement alimenté l'enquête de terrain menée auprès des motocyclistes.

III. INVESTIGATION EMPIRIQUE AUPRES DES MOTOCYCLISTES DANS LE GRAND SFAX

L'enquête de terrain constitue un outil précieux permettant d'affiner la compréhension des attitudes, des besoins et des réactions des motocyclistes face aux interventions publiques. Les principaux résultats qui découlent de cette enquête se présentent comme suit.

a. Caractéristiques démographiques et de la mobilité des motocyclistes

Les motocyclistes que nous avons interrogés appartiennent à deux catégories d'âge : majoritairement à celles des 30 à 60 ans (fonctionnaires) et de 15 à 30 ans (élèves / étudiants). La majorité des déplacements effectués par ces interviewés est souvent régulière. La plupart des motocyclistes avaient l'intention de parcourir des distances moyennes (entre 5 et 10 km). Les

mouvements pendulaires « domicile-travail » constituent le motif d'utilisation des 2RM pour la plupart des interviewés. Toutefois, certains se déplacent en moto à d'autres fins (études, loisirs, transport de marchandises de faibles volumes, etc.).

b. Pourquoi choisir les 2RM pour circuler dans la ville de Sfax ?

Si certaines personnes optent pour ce moyen de mobilité car il garantit un gain de temps considérable, surtout pendant les heures de pointe, une grande part des interviewés l'utilise car elle ne possède pas de voiture. D'autres argumentent leur choix par des éléments se rapportant à l'avantage de la manœuvrabilité et à la facilité ergonomique (pas de souci de stationnement). La moto leur permet de se déplacer en toute simplicité et leur donne un sentiment de liberté totale. Par ailleurs, grâce à son coût relativement faible, le déplacement en moto correspond mieux au pouvoir d'achat des étudiants et des classes sociales pauvres.

c. Difficultés rencontrées lors de l'usage des 2RM et leurs sources

Certains enquêtés déclarent qu'ils n'accordent

pas beaucoup d'importance à l'entretien préventif de leurs véhicules, alors que son absence est souvent à l'origine de nombreuses pannes subites. Ils se disent aussi victimes de la qualité médiocre des chaussées et de leur étroitesse reflétant, pour eux, la nonchalance des autorités publiques. D'autres mettent l'accent sur le comportement irrespectueux des autres usagers de la route, particulièrement les automobilistes, en disant que c'est la résultante naturelle d'un système de contrôle-sanction déficient. Alors que d'autres encore lient le comportement anarchique à l'image que se font les autres usagers de la route des 2RM ; les motocyclistes se sentent mésestimés et non respectés sur les routes. Peu d'interviewés se plaignent de la congestion et du stationnement illégal des véhicules et imputent ces phénomènes à l'inefficacité du plan d'aménagement. Quant aux conditions climatiques, elles rendent souvent difficile l'usage des motocycles, notamment aux moments de conditions climatiques extrêmes et agressives (canicules, fortes précipitations, brouillard, etc.).

d. Comportements à risque des utilisateurs des 2RM

En Tunisie, le casque est un dispositif obligatoire pour les motards⁷. Or, une seule personne interviewée accorde de l'importance au port du casque. Pour seulement deux personnes, l'assurance s'avère plus importante et primordiale que le casque. La majorité considère que l'absence d'habitude et l'inutilité de cet équipement enlèvent tout intérêt à son port. D'autres ne le portent pas sous prétexte qu'il n'est pas pratique et provoque des maux de tête ou qu'il est inadapté aux conditions climatiques de la ville, quand ils n'invoquent pas sa cherté. Enfin, tous les interviewés ne sont pas titulaires d'un permis de conduire le motocycle. Ils ne se sont même pas exprimés sur le besoin d'une telle formation.

e. Témoignages des motocyclistes sur les accidents de la route

L'accident de la circulation se présente comme une réalité quotidiennement vécue et vue par les motocyclistes. Les accidents « vus » sont plus meurtriers et graves. Ils concernent plutôt les modes « camion », « 2RM », « cycliste » ou « piéton ». Dans

ces témoignages, les routes de Tunis, de l'Aéroport et d'El Ain ont été spontanément citées de manière récurrente. Étant des axes routiers principaux, elles sont très fortement sollicitées et empruntées par un trafic routier dense. La quasi-totalité des accidents rapportés est liée à des pertes de contrôle avec un facteur vitesse identifié ou un facteur mécanique (pannes de l'engin).

f. Ressenti des politiques publiques par les motocyclistes et leurs recommandations

Si certaines personnes témoignent des améliorations, d'autres n'ont rien perçu et manifestent des réactions négatives vis-à-vis des interventions publiques. Face à cette situation, les enquêtés proposent un panel de solutions très hétérogènes. Sur les aspects comportementaux, malgré les réactions positives sur les efforts déployés par les médias pour changer les comportements routiers, la plupart des interviewés insistent sur l'importance de l'éducation routière et sur les actions de conscientisation. Selon certains, d'autres facteurs exogènes liés aux infrastructures et aux conditions de la circulation nécessitent des améliorations malgré l'impact positif de quelques mesures prises (mise en place de feux chronométrés, renouvellement des carrefours à feux...). Ainsi, réviser la politique de stationnement conjointement avec une bonne gestion de la signalisation routière constituent des réformes urgentes qui deviennent de plus en plus importantes aux yeux des interviewés. Ils insistent aussi sur la nécessité de mettre en place le métro léger et sur la déconcentration du centre-ville à travers l'éloignement des administrations. Certains interviewés mettent en avant l'amélioration de l'infrastructure, la réhabilitation du bus public et la mise en place de voies spéciales pour les 2RM. En somme, l'application de la législation et la rénovation urbaine se présentent comme étant des leviers d'action que les institutionnels devraient prendre en compte pour améliorer la sécurité routière des motocyclistes à Sfax.

CONCLUSION

La méthodologie de ce travail s'appuie sur deux analyses. La première consiste à étudier le contexte général et plus particulièrement celui de la mobilité du Grand Sfax. Cette analyse descriptive est alimentée

⁷ Selon l'article 73 du Code de la route en Tunisie : « Tout conducteur d'un motocycle à deux roues, autorisé à circuler, doit utiliser un casque répondant aux conditions fixées par arrêté du ministre chargé des Transports ».

par une deuxième, qualitative plus fine, qui nous a conduit à confirmer la supposition préalablement reformulée. L'analyse empirique montre qu'il existe une complémentarité entre les actions de sensibilisation et le contrôle policier. L'application non rigoureuse des lois relatives aux 2RM accompagnée par des campagnes de sensibilisation insuffisantes, contribue à l'insécurité routière. Il convient d'y ajouter l'insuffisance du patrimoine urbain (des voies de circulation ne favorisant pas la mixité et la cohabitation, des chaussées étroites et mal entretenues, une signalisation routière insuffisante, etc.) qui exposent les motocyclistes aux dangers routiers et peuvent expliquer l'occurrence des accidents de la route qui les impliquent.

Pourtant les motocyclistes apprécient les avantages que donne ce mode pratique dans les embouteillages, cet atout ne pouvant compenser la fréquence des pannes imprévisibles dont souffre la majorité des enquêtés. Les enquêtés se disent victimes des chaussées mal entretenues qui endommagent leurs véhicules. Selon eux, le problème le plus onéreux que peut rencontrer le détenteur d'un motorcycle reste celui des pannes inattendues qui perturbent leurs budgets modestes. Aucune solution n'a été évoquée pour faire face à ce facteur mécanique, pourtant il émerge comme étant un souci majeur pour les motocyclistes. Ces derniers recommandent plutôt la mise en place de pistes spéciales pour leur déplacement. La réorganisation de la voirie en faveur d'une mobilité sûre s'impose de manière aussi importante pour eux. L'entretien préventif est une culture que devrait apprivoiser chaque motocycliste.

Selon l'analyse de l'enquête, le partage de la voirie et la cohabitation semblent très difficiles entre 2RM et le reste du trafic motorisé. La coexistence des motorcycles avec les autres modes dans un cadre de mobilité inadapté augmente la conduite stressée et le non-respect du Code de la route. Par ailleurs, le camion est fortement présent dans les accidents rapportés. En absence de voies spéciales, le fait que les 2RM côtoient de gros engins sur des chaussées étroites, expose les motocyclistes à des risques très élevés d'accidents mortels, notamment si l'obligation du port de casque n'a pas été respectée.

De manière générale, un comportement routier irrespectueux peut avoir diverses origines. En effet, d'après Gabaude (2017), l'accélération du rythme de

la vie est considérée comme étant un paramètre qui peut augmenter la charge mentale lors d'une situation de conduite, et influencer le comportement routier. La pauvreté peut aussi avoir un effet déstabilisateur sur le comportement routier dans la mesure où elle contribue à manifester des styles de conduite agressive (Diaz Olvera & *al.*, 2012). Au-delà de la cohabitation, la déconsidération en permanence ressentie par les motocyclistes crée chez eux une sensation d'insécurité routière. Ce sentiment peut être amplifié car il peut provenir d'inégalités sociales qui limitent leur choix modal (Pochet & *al.*, 2017).

En somme, les problèmes de mobilité au sein du Grand Sfax persistent malgré certains efforts d'amélioration par les autorités publiques. Les échanges avec les motocyclistes renvoient à la question de la volonté politique. Pour eux, la marginalisation de cet espace constitue un obstacle à son développement et est la résultante d'une gouvernance défailante. A cela on ajoute le rôle que joue l'application rigoureuse des lois pour changer le comportement routier. En effet, le contrôle-sanction permettrait de répondre au non-respect des règles qui semble être, au regard de l'analyse (comportement anarchique, non port de casque, assurance du véhicule négligée, ...) un état de fait bien installé, voire culturel. Entre autres solutions s'imposerait l'automatisation de ce système ; elle pourrait permettre de s'affranchir de cette situation critique. Le contrôle-sanction automatique est une rupture et un changement majeur en matière de sécurité routière. Toutefois, son installation nécessite des préparations telles que le recours à une expérimentation courte et l'adaptation du droit afin d'entraîner son acceptabilité sociale. De plus, cette action exige un travail préliminaire qui cible les 2RM. La résolution des problèmes d'assurance des 2RM exige la mise en place d'un système d'identification (immatriculation) pour ce type de véhicule dont il faudrait améliorer sa traçabilité. D'où l'importance de réviser le cadre législatif et de veiller à ce que ces lois ne deviennent pas, dès lors, comme une invitation à les transgresser et à humilier celui qui les a édictées.

Enfin, à la lumière des résultats obtenus, l'amélioration de la sécurité routière des motocyclistes dans le Grand Sfax est un objectif qui ne peut être atteint que par le dépassement d'un point de vue sur la responsabilité individuelle du conducteur des 2 RM vers la responsabilité de conception et de décision

des institutionnels. Le motocycliste constitue un acteur direct en charge de la micro-régulation de sa circulation routière. Si cette micro-régulation est effectuée en temps réel en fonction des perceptions et des connaissances du motocycliste, l'usage de la route s'inscrit dans un contexte global qui nécessite une bonne macro-régulation menée par les institutionnels impliqués (gestionnaires du réseau, forces de l'ordre, élus locaux, législateurs, etc.). Les études de Fleury et ses coauteurs (2006) ont d'ailleurs montré que c'est le degré de cohérence du système qui définit son niveau de sécurité et que l'usager de la route n'en est pas le seul responsable. Il s'agit d'une responsabilité collective partagée entre tous les acteurs de la sécurité routière.

Bibliographie

Articles et ouvrages

Abid H., 2019, *Le transport public en Tunisie : état des lieux*, Colloque « Transport public : quelles solutions pour l'avenir ? », Mars 2019, Sfax-Tunisie, 40 p.

Bennasr A., Megdiche T. & Verdeil E., 2013, *Sfax, laboratoire de développement durable en Tunisie ?* HAL Id : halshs-00857582, 17 p.

Bouhamed N., 2019, *Développement durable et management du secteur des transports en Tunisie : Diagnostic territorial pour un meilleur management de la sécurité routière - Étude du cas du Grand Sfax*, Thèse de doctorat en Management, Université de Sfax-Tunisie, HAL-Archives Ouvertes n°01984661, 345 p.

Bouhamed N. & Carnis L., 2020, Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie, *RTS - Recherche Transports Sécurité*, IFSTTAR, HAL ID : 03002786, 16 p.

Carnis L., Yerpez J. & Bouhamed N., 2018, *Safer Africa: Deliverable 5.3; Capacity Review-Tunisia*, Publications de l'IFSTTAR, 75 p.

Charfi F., 2016, *Stratégie Sfax 2030 : de la vision stratégique au plan d'action- rapport final*, Association de Développement Solidaire de Sfax et GIZ, 180 p.

Daoud A. & Dahech S., 2012, Résilience de l'agglomération de Sfax (Tunisie Méridionale) face au changement climatique : essai d'évaluation, *Climatologie*, numéro spécial 'Climats et changement climatique dans les villes', 18 p.

Derbel A. & Boujelbene Y., 2018, Road Congestion Analysis in the Agglomeration of Sfax Using a Bayesian Model, *International Symposium on Ubiquitous Networking*, pp.131-142

Eleuch M. & Hadj Taïb R., 2014, *La mobilité urbaine à Sfax : réalités et perspectives*, CIVITAS Annual Forum Casablanca 2014, Maroc, p.6

Eloumi H., 2016, *Les problématiques des transports routiers des voyageurs à Sfax, cas de la SORETRAS*, Séminaire « Le transport public routier des voyageurs : enjeux et perspectives », Sfax, mai 2016, 26 p.

Fleury D., Reigner H. & Sehier J.L., 2006, Sécurité et gestion urbaine, Ségur. Un plaidoyer pour un métier de la sécurité ? *Revue Générale des Routes et Aérodrômes*, n°850, RGRA, pp.37-40

Gabaude C., 2017, *Enquêtes, observations et analyse de l'activité auprès de conducteurs âgés : comprendre les obstacles pour mieux agir (parcours critique, positions théoriques et perspectives de recherche)*, Université de Lyon, HAL Id: tel-01494798, 193 p.

Miles MB. & Huberman MA., 2003, Analyse des données qualitatives, 2^e De Boeck Supérieur, 632 p.

Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2010, Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux ressources dans les villes subsahariennes, In book: *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités en démographie et en sciences sociales*, Presses Universitaires de Louvain, pp.281-302

Pochet P., Diaz Olvera L., Plat D. & Adolehoume A., 2017, L'usage privé et public des motos dans les villes d'Afrique sub-saharienne, In book: *Public Transport Trends 2017*, UITP, pp.103-105

Publications et sources officielles

Agence Nationale de Maitrise de l'Energie, 2016, *Etude pour le développement de la mobilité urbaine durable dans le Grand Sfax : Orientations stratégiques*, rapport technique élaboré par l'ANME en collaboration avec la municipalité de Sfax et la GIZ, 95 p.

Banque Africaine de Développement, 2013, *La sécurité routière en Afrique. Évaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière*, Groupe de la BAD, 96 p.

Institut National des Statistiques, 2017, Recensement général de la population et de l'Habitat-Volume 5 : caractéristiques migratoires, Imprimerie Orient, 97 p.

Institut National des Statistiques, 2014, Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 - Sfax, Imprimerie Orient, 188 p.

Ministère de l'Équipement et de l'Environnement, 2013, *Atlas du gouvernorat de Sfax*, TOPGEO, 105 p.

Ministère du Transport de la Tunisie, 2015, *Rapport sur le plan de développement 2016-2020*, Ministère des transports- sous-comité du transport, Tunisie, 8 p.

Organisation Mondiale de la Santé, 2018, *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*, Publications de l'OMS, 16 p.

République tunisienne, 2012, *Code de la route de la Tunisie*, Publications de l'imprimerie officielle de la république tunisienne, 612 p.

La gouvernance au quotidien des taxi-motos à Kinshasa. Une régulation difficile

The Everyday Governance of Motorcycle Taxis in Kinshasa. A difficult regulation

Sylvie AYIMPAM, Institut des Mondes africains (UMR 8171-243), Université d'Aix-Marseille *

Bienvenu KOBONGO OKITO, Université de Kinshasa, Observatoire de la Gouvernance d'études *

Michel BISA KIBUL, Université de Kinshasa, Observatoire de la Gouvernance d'études *

Résumé

À Kinshasa, comme dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne, l'étalement spatial continu conjugué à une croissance démographique importante ont entraîné une forte augmentation des besoins de mobilité des populations urbaines. Ainsi, depuis une quinzaine d'années, les taxi-motos connaissent un essor sans précédent dans cette mégapole de plus de 12 millions d'habitants, car ils contribuent à pallier les carences d'un service public de transport quasiment inexistant. Assurant désormais une part très importante du transport public, le parc motocycliste est aujourd'hui immense et en croissance continue. Son importance est telle que l'activité des taxis-motos aurait besoin d'être régulée.

Notre objectif est d'analyser les « vagues hésitations » de la gouvernance au fil des différentes initiatives de régulation prises par les pouvoirs publics entre 2014 et 2022. Nous mettrons en exergue les contradictions et les ambiguïtés de ces mesures qui entravent leur application effective. Nous montrerons que la régulation de l'activité des taxi-motos repose sur des rapports complexes et ambigus entre les pouvoirs publics, la police de circulation routière et les associations des moto-taximen. Nous montrerons que ces rapports - qui sont faits d'instrumentalisations politiques et clientélistes de la part des autorités urbaines, et de diverses formes de corruption et de concussion de la part de la police routière - ne favorisent guère la régulation sereine et durable de l'activité.

Mots-clés Taxi-motos, gouvernance, régulation, Kinshasa, transport urbain, pouvoirs publics.

Abstract

In Kinshasa, as in other cities in sub-Saharan Africa, continuous spatial sprawl combined with significant population growth have led to a sharp increase in the mobility needs of urban populations. Thus, for the past 15 years, motorcycle cabs have experienced unprecedented growth in this megalopolis of more than 12 million inhabitants, as they help to make up for the shortcomings of an almost non-existent public transport service. The motorcycle fleet is now a very important part of public transport and is huge and growing continuously. Its importance is such that the activity of motorcycle cabs needs to be regulated.

Our objective is to analyse the "hesitations" in governance over the various regulatory initiatives taken by the public authorities between 2014 and 2022. We will highlight the contradictions and ambiguities of these measures that hinder their effective application. We will show that the regulation of motorcycle-taxi activity is based on complex and ambiguous relationships between the public authorities, the traffic police, and motorcycle-taximen associations. We will show that these relations - which are made up of political and clientelist instrumentalities on the part of the urban authorities, and of various forms of corruption and bribery on the part of the traffic police - hardly favor the serene and sustainable regulation of the activity.

Keywords

Motorcycle taxi, Governance, Regulation, Kinshasa, Urban transport, Public authorities.

* ayimpams@yahoo.fr, bishopkobongo@gmail.com, michelbisa@gmail.com

INTRODUCTION

À Kinshasa, comme dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne, l'étalement spatial continu conjugué à une croissance démographique importante ont entraîné une forte augmentation des besoins de mobilité des populations urbaines. Des opérateurs informels de transport urbain émergent progressivement pour répondre à ce besoin de mobilité, parmi lesquels on compte les opérateurs de taxis-motos. En effet, depuis une quinzaine d'années les taxi-motos connaissent un essor sans précédent dans cette mégapole de plus de 12 millions d'habitants, car ils contribuent à pallier les carences d'un service public de transport quasiment inexistant. Leur essor est aussi la conséquence de la dégradation et de la carence des infrastructures urbaines (particulièrement des voies de circulation), consécutives à une crise économique et politique persistante et aux défaillances des pouvoirs publics. Dès lors, ainsi que l'a observé ailleurs Diaz Olvera (2007), l'essor des motos-taxis représente une réponse « par le bas » à la crise des transports qui frappe les villes africaines. Assurant désormais une part très importante du transport public, le parc motocycliste est aujourd'hui immense et en croissance continue. Son importance est telle que l'activité des taxis-motos aurait besoin d'être régulée de manière effective.

Cette contribution porte ainsi sur la régulation de l'activité des taxi-motos à Kinshasa. Si le développement rapide de cette activité a fortement amélioré la mobilité urbaine, il convient aussi de souligner qu'elle a entraîné de graves problèmes de sécurité routière que la gouvernance urbaine tente de contrôler et de réglementer. Notre objectif est ici d'analyser les « vagues hésitations » de la gouvernance au fil des différentes initiatives de régulation prises par les pouvoirs publics entre 2014 et 2022. Nous mettrons en exergue les contradictions et les ambiguïtés de ces mesures qui entravent leur application effective. Nous montrerons que la régulation de l'activité des taxi-motos repose sur des rapports complexes et ambigus entre les pouvoirs publics, la police de circulation routière, et les associations des moto-taximen. Nous montrerons que ces rapports - qui sont faits d'instrumentalisations politiques et clientélistes de la part des autorités urbaines, et de diverses formes de corruption et de concussion de la part de la police routière - ne

favorisent guère la régulation sereine et durable de l'activité.

Pour analyser la manière dont les pouvoirs publics urbains s'organisent, et avec quels acteurs ils s'allient, pour réguler cette activité de transport, nous appuierons notre analyse anthropologique et sociopolitique d'une part sur le concept de « gouvernance au quotidien » (Blundo & Le Meur, 2009), et d'autre part sur la théorie de la « régulation sociale » de Jean-Daniel Reynaud (1997) qui envisage la régulation du double point de vue de la production et de la transformation des règles ainsi que du contrôle de leur exécution par l'autorité.

Dans les lignes qui suivent, nous situerons tout d'abord notre recherche dans le cadre des études portant sur les taxi-motos en Afrique et nous en présenterons la méthodologie. Nous examinerons ensuite les interactions quotidiennes entre les principaux acteurs impliqués, avant de nous pencher sur les différentes mesures de régulation prises par les pouvoirs publics. Nous analyserons enfin la gouvernance indirecte des taxi-motos par l'intermédiation des associations des moto-taximen. Nous terminerons par une discussion portant sur les raisons de l'échec systématique des mesures de régulation, en les mettant en rapport avec le contexte de déliquescence institutionnelle du pays et du « chaos » de la ville de Kinshasa.

I. LA QUESTION DE LA REGULATION DANS LES ETUDES SUR LES TAXI-MOTOS EN AFRIQUE

a. État de la question

Notre recherche s'inscrit dans le cadre général des études urbaines qui, depuis une vingtaine d'années, ont abordé différentes facettes du transport urbain en taxi-moto en Afrique subsaharienne. En général, ces études abordent la question du point de vue de la géographie urbaine (voir notamment Diaz Olvera & *al.*, 2007, 2012, 2016 ; Beck & *al.*, 2017 ; Kumar, 2011 ; Guézéré, 2012, 2021, etc.) ; d'autres études l'abordent, comme c'est notre cas, du point de vue sociologique ou anthropologique (voir notamment Doherty, 2022 ; Beck & *al.*, 2017 ; Bürge, 2011 ; Peters, 2007 ; Simone, 2005, etc.). Un état de la question jusqu'en 2018 a été réalisé par Daniel Ehebrect et son équipe (Ehebrect & *al.*, 2018), qui ont regroupé les travaux produits jusque-là en cinq principaux thèmes : 1) les facteurs sous-jacents à la croissance des taxis-motos, 2) les aspects liés à l'offre

et à la demande, 3) l'organisation des services, 4) la réglementation et la sécurité, 5) la santé et les impacts environnementaux. On ne reprendra pas en détails cet état de la question ici, mais on se limitera à mentionner quelques-uns parmi les principaux auteurs qui ont traité des thématiques que nous abordons dans cet article. On mentionnera notamment la question de l'accroissement et de l'organisation de l'activité des taxi-motos (Diaz Olvera & *al.*, 2010 ; Guézéré, 2021) ; les acteurs impliqués dans la gestion et le contrôle de l'activité des taxis-motos (Diaz Olvera & *al.*, 2016 ; Kumar, 2011) ; les associations ou les syndicats de conducteurs (Heinrichs & *al.*, 2017, 2018 ; Bishop & Amos, 2015 ; Lopes, 2010 ; Raynor, 2014) ; les aires de stationnement (Howe, 2003 ; Ismail, 2016 ; Raynor, 2014 ; Guézéré, 2015) ; la dimension politique (Goodfellow, 2015 ; Raynor, 2014 ; Goodfellow & Titeca, 2012 ; Malukisa, 2019, Assouma 2022).

Les recherches strictement consacrées à la gouvernance et à la régulation de l'activité des taxis-motos sont peu nombreuses. Le travail de Mahlstein (2009) consacré à l'étude de la régulation des taxi-motos dans la ville de Calabar au Nigeria, et celui de Malukisa (2019) dans la ville de Kinshasa au Congo (RDC) constituent une exception. Dans son état de la question, Daniel Ehebrecht (2018 : 253-254) souligne la sous-représentation dans la littérature, des études qui fournissent des informations plus approfondies sur les mécanismes de pouvoir et la gouvernance existante dans des contextes locaux spécifiques. Le travail de Malukisa (2019) est donc la première étude sur les relations entre le pouvoir et la gouvernance des taxis-motos à Kinshasa. À partir de l'observation des répressions policières pendant les années précédant les élections du 30 décembre 2018, il explore l'hypothèse selon laquelle la régulation des taxis-motos se fait au moyen d'injonctions contradictoires dont l'objectif est de créer et d'entretenir un rapport de clientélisme politique avec les motos-taximen considérés comme une catégorie sociale hostile au pouvoir. Mais, aussi juste soit-elle, cette analyse ne suffit pas à expliquer l'ensemble des problèmes que pose la régulation de l'activité des taxis-motos. Nous proposons donc une autre approche qui consiste à analyser les mesures successives de régulation de l'activité par la gouvernance urbaine à partir des interactions que ces mesures ont suscité entre les autorités, la police de circulation routière, les moto-

taximen et les citoyens-usagers.

b. Méthodologie

Cette contribution s'appuie sur des matériaux issus d'une enquête ethnographique en cours qui porte sur les dimensions socio-politiques de l'activité des taxi-motos à Kinshasa, recueillis entre 2019 et 2022. L'enquête repose sur trois types de données, en l'occurrence, des observations de terrain, des entretiens et des sources écrites. Nous avons interrogé des moto-taximen, des représentants de leurs associations, des officiers de la police de circulation routière, des citoyens-usagers, et des représentants des pouvoirs publics (division urbaine des transports, et sous-division des véhicules à deux et à trois roues). Nous avons mené dans l'ensemble 33 entretiens durant cette période, et deux tiers d'entre eux sont des entretiens semi-structurés. Le reste est fait d'interviews libres menées pendant les observations de terrain. L'objectif est de nous rapprocher le plus possible des situations d'interaction banales, quotidiennes, et d'un mode de communication familier, conformément à l'esprit de l'enquête ethnographique. Sur les aires de stationnement des taxi-motos et dans les carrefours, nous avons observé les interactions quotidiennes des moto-taximen avec la police de circulation routière et avec les usagers. En empruntant nous-mêmes ce mode de transport, l'occasion a été de discuter régulièrement avec les moto-taximen et d'observer leur attitude vis-à-vis de la réglementation et la sécurité routières. Cette approche a permis de recueillir de manière plus spontanée que ne le permet l'entretien semi-structuré, leurs points de vue sur différentes questions : les mesures de régulation, les accidents de circulation, des événements de violence urbaine les impliquant, leurs rapports avec la police, les affrontements et rivalités entre leurs associations, etc. Quant aux sources écrites, les archives de la presse locale ont été indissociables de notre enquête de terrain, car elles ont permis de recouper maintes informations fournies par nos interlocuteurs, notamment les représentants des associations et des pouvoirs publics, et de mieux mettre en perspective la chronologie des faits rapportés ici.

L'observation empirique a permis de mettre en lumière la complexité des jeux d'acteurs entre ces différents protagonistes impliqués dans l'activité des taxi-motos. Comme nous le suggérons par

hypothèse, les moto-taximen et leurs associations se retrouvent quotidiennement face à des agents des services publics, impayés ou mal payés, qui se « débrouillent » pour gagner leur vie au détriment de personnes plus ou moins pauvres comme les moto-taximen ; des agents qui sont aussi des acteurs sociaux poursuivant des objectifs de corruption et de concussion qui leur sont propres, et qui ne sont pas nécessairement liés à des considérations de clientélisme politique, mais à une forme de clientélisme individuel qui permet la survie au quotidien à Kinshasa.

II. L'ACTIVITE DES TAXI-MOTOS AU QUOTIDIEN : INCIVILITES, ACCIDENTS, TRACASSERIES ET RACKET POLICIER

Les jeunes gens qui ont commencé à pratiquer l'activité de taxi-moto entre 2005 et 2006 dans la ville de Kinshasa sont localement appelés *wewa*. Il s'agit d'un terme signifiant « toi » en langue *tshiluba* et qui indique qu'ils sont majoritairement originaires de la région du Kasai. Initialement, leur activité était circonscrite aux quartiers périphériques, avant de s'étendre progressivement et d'atteindre le cœur de la ville. Face à l'ampleur du phénomène, à l'accroissement des accidents de circulation qu'ils provoquaient, mais aussi aux soupçons d'actes de

délinquance ou de criminalité des conducteurs, les autorités urbaines ont tenté à plusieurs reprises de l'interdire. Depuis lors, les interactions quotidiennes des moto-taximen avec les usagers et avec la police de circulation routière sont problématiques. Comme dans d'autres villes africaines, la police de circulation routière qui est chargée de faire respecter le code de la route, pratique au grand jour diverses formes de racket bien connues des citoyens. Alors, les *wewa* sont une aubaine pour les agents de police car, en général, ils ne remplissent ni ne respectent les conditions de circulation. Aussi sont-ils exposés plus que les autres conducteurs aux tracasseries policières.

a. Les tracasseries policières et le racket

À Kinshasa, pour échapper aux tracasseries policières, les chauffeurs de transport en commun ont mis en place des « arrangements » avec les agents de police. Notamment la fameuse « salutation financière » qui peut prendre la forme d'un « dividende », une sorte de pot de vin exigé par l'agent de police ; ou celle d'un « gage », une garantie donnée par un usager de la route à la police, pour se mettre à l'abri des arrestations (Mukulu, 2019 : 170-171). Jusqu'en 2021, les motos-taximen, payaient quotidiennement une redevance, le « jeton » ou la « quittance », d'un

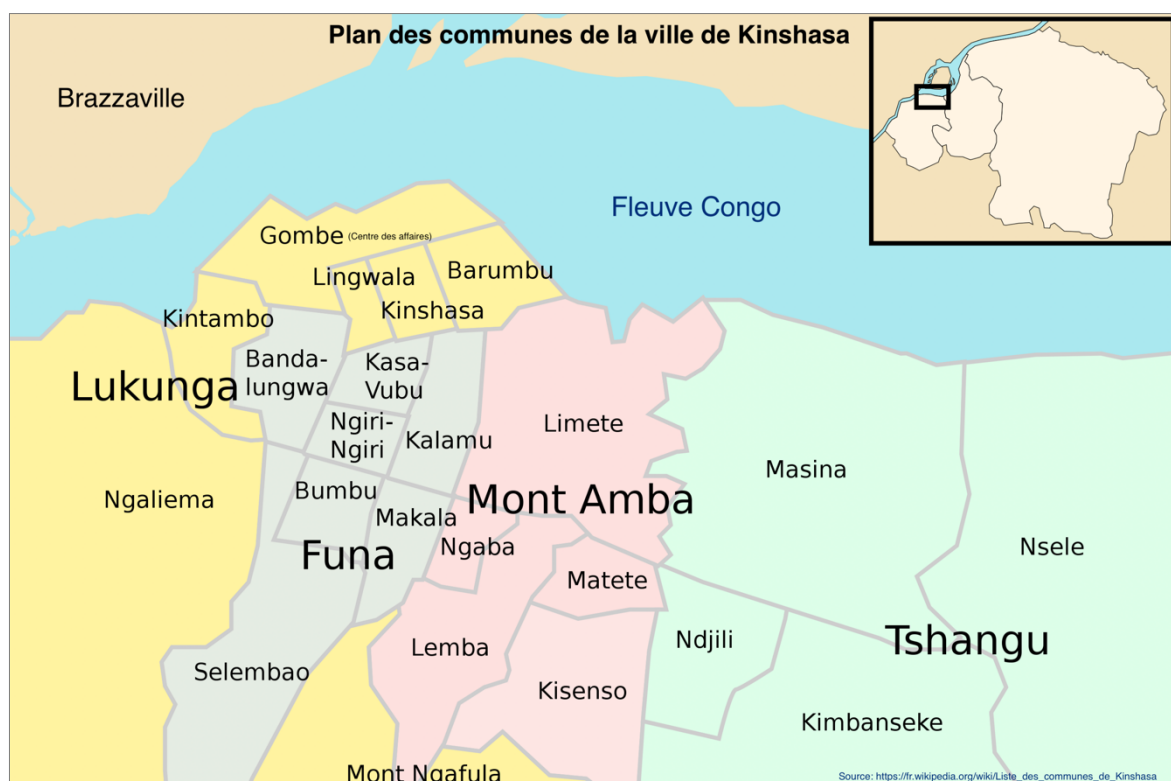


Fig. 1 – Plan des communes de la ville de Kinshasa

montant de 500 francs congolais (25 cents de dollars US) à leurs chefs de « parkings ». Le « jeton » a été remplacé depuis lors par la « taxe de stationnement ». Les « parkings » sont des points de stationnements de moto-taximen que l'on trouve un peu partout en ville. Tous ceux qui stationnent dans un « parking » doivent payer chaque jour un « jeton » de 500 francs au chef de parking. Après avoir collecté l'argent des « jetons », le chef de parking remettait généralement une partie aux agents de la police routière travaillant au carrefour le plus proche, une partie aux instances dirigeantes de l'association et une dernière partie qu'il conservait par devers lui.

b. Une catégorie sociale stigmatisée

Les moto-taximen font montre d'incivilités qui leur sont reprochées tant par les autorités urbaines, les agents de la police, les citoyens-usagers que par les membres de leur propre corporation qui leur reprochent de ne pas respecter les règles de la vie en société, de manquer de respect d'autrui, de politesse et de courtoisie. Cette critique a été observée ailleurs en Afrique. Ainsi, dans une étude menée à Accra, des utilisateurs se sont aussi plaints de la conduite des moto-taximen (Tuffour & Appiagyei, 2014 : 120). De fait, la plupart des conducteurs de taxi-motos apprennent à conduire sur le tas et n'ont pas de permis de conduire. Ils ne connaissent pas le code de la route. De ce fait, ils ne respectent pas les règles : ils conduisent à contre-sens, empruntent les sens interdits ou les trottoirs réservés aux piétons, ils ne respectent pas les feux et ne connaissent pas la signification des panneaux de signalisation routière. Ils circulent sur les voies rapides interdites aux moto-taximen et ils font du transport public sans autorisation officielle de transport des personnes et des marchandises. La plupart d'entre eux n'ont pas de papiers d'identité.

Il convient cependant de nuancer la critique car pour les enquêtés, les motos-taxis sont perçus de manière ambivalente, à la fois négative et positive. En effet, tout en admettant les griefs à l'encontre des taxis-motos, les habitants des quartiers périphériques et des quartiers d'auto-construction les perçoivent

aussi comme une solution à leur problème de mobilité du fait de la quasi-inexistence de transports publics et aussi que les autres modes de transport urbain (taxi-collectifs, minibus et bus) ne desservent pas leurs quartiers dépourvus de voirie praticable. En revanche, pour les citoyens des quartiers centraux d'urbanisation ancienne, ils sont perçus de manière plus négative. Les représentants des pouvoirs publics les perçoivent comme un problème de sécurité publique car ils sont considérés comme étant à l'origine de la recrudescence des accidents de circulation et de la violence urbaine. Ainsi, à Kinshasa comme dans de nombreux autres pays africains, le mode de transport par taxi-motos est perçu à la fois comme une solution et comme un problème¹.

Du fait de leurs manquements aux codes de l'urbanité et de leur manque de civilité, ils sont l'objet d'une stigmatisation générale de la part des autres citoyens.

Comme il a été dit précédemment, les motos-taximen sont majoritairement de jeunes migrants ruraux originaires du Kasai, peu ou pas scolarisés. Ils ignorent les codes d'urbanité qui régissent les interactions sociales dans la capitale, cet ensemble de normes et de pratiques destinés à maîtriser les tensions qui peuvent naître de l'hétérogénéité des relations mettant en jeu la diversité des rôles et la multiplicité des groupes sociaux (Bourdin, 1987). De ce fait, on leur reproche leur tribalisme² manifeste, du fait de leur activisme et de leur soutien politique ostentatoire aux hommes politiques de même origine socio-culturelle. Pourtant, les moto-taximen ne sont pas les seuls à être « tribalistes » à Kinshasa, car le tribalisme traverse tous les milieux sociaux. Mais, à la différence des autres citoyens, ils l'affichent ostensiblement et le revendiquent bruyamment. En réalité, il nous semble que c'est moins le tribalisme *stricto sensu* qui leur est reproché que le fait qu'ils ne maîtrisent pas les codes kinois d'expression du tribalisme. Par ailleurs, ils sont loin d'être seuls à faire montre de non-respect des règles officielles ou des lois, car à Kinshasa, le « sport national » consiste à y contrevenir. Ce que les Kinois reprochent véritablement aux moto-taximen, c'est de ne pas respecter les codes du savoir-vivre et de la citoyenneté

¹ En effet, de nombreux auteurs travaillant sur la question des taxis-motos dans d'autres villes africaines ont observé la même ambivalence : Godard & Ngabmen, 2002 ; Agossou, 2004 ; Sahabana, 2006 ; Diaz Olvera & al, 2016, 2020 ; Guézéré, 2012 ; Kassi-djodjo, 2013 ; Ketchu, 2015 ; Ndunguru, 2016 ; Amougou, 2021.

² Le tribalisme est un mode de solidarité politique basé sur l'appartenance à une même origine socio-culturelle ou à une même région. Pour une analyse contemporaine de la notion, voir Michel Maffesoli (2006, « De l'identité aux identifications »)

de la même manière qu'eux-mêmes les transgressent.

Nous pensons que la stigmatisation et le mépris des citoyens affectent profondément leur respect d'autrui en général et celle des institutions urbaines en particulier. En réaction, non seulement ils se comportent conformément aux stéréotypes attendus, mais ils en « rajoutent » en refusant de se conformer aux règles et aux lois. Ce faisant, ils se comportent conformément à la posture bien connue des groupes marginaux qui consiste à revendiquer pour soi le stigmate négatif et à l'exacerber afin de le retourner contre ceux qui stigmatisent. C'est une forme de violence symbolique qu'ils opposent à la violence systémique qu'ils subissent (Bouju, 2019 : 85). Dans un contexte semblable à Makeni en Sierra Leone, Michael Bürge (2011) évoque quant à lui la notion de « mobilité éthique », pour analyser le comportement d'une catégorie sociale homogène constituée d'anciens combattants reconvertis en motos-taximen, qui oscillent entre l'évitement et le respect des normes revendiquées, tout en les négociant et les étendant.

c. Les motos-taximen et la violence urbaine

Le non-respect de la réglementation routière par les motos-taximen a de fâcheuses conséquences. Mais la conséquence la plus grave semble être le fait qu'ils sont la cause de très nombreux accidents de circulation à Kinshasa qui coûtent parfois la vie à leurs passagers autant qu'à eux-mêmes, causent des blessures graves, des traumatismes et des séquelles diverses physiques, voire psychiques, qui expliquent pourquoi certains citoyens craignent les taxi-motos et n'y recourent jamais.

Curieusement, ces accidents déclenchent des actes de violence chez les motos-taximen, surtout lorsqu'ils coûtent la vie à l'un d'entre eux. Dans ce cas, par solidarité corporatiste les autres motos-taximen expriment leur colère par des destructions de biens publics comme les bus d'une entreprise publique de transport en commun. Parmi les cas d'actes de violence et de vandalisme qui ont été mentionnés par les enquêtés, outre l'incident du 17 juillet 2022 qui sera évoqué ci-après, on peut mentionner celui du 1^{er} novembre 2019 où, en réaction au décès de l'un d'eux tué par un policier à la suite d'une altercation provoquée par un accident

entre deux motos-taximen, un groupe de motos-taximen n'a pas hésité à incendier une caserne de policiers du Groupe Mobile d'intervention qui ont perdu tous leurs biens et ceux de leurs familles.

Il n'est pas rare d'observer ici ou là des scènes d'affrontements entre chauffeurs de taxi-motos et leurs rivaux chauffeurs de taxis collectifs ou de minibus ; il n'est pas rare non plus de voir des scènes d'affrontements avec les policiers, ou encore entre motos-taximen à l'occasion de banales disputes. Ces violences prennent de plus en plus d'ampleur avec le développement de l'activité et l'accroissement du nombre de taxis-motos dans la ville. Outre le vandalisme, la violence des motos-taximen s'étendrait selon la police, aux actes de délinquance et de criminalité ordinaires. Des cas de vols, de braquages, d'enlèvements, de viols, etc., perpétrés la nuit sont rapportés comme étant perpétrés par des personnes identifiées comme motos-taximen ou commis avec leur complicité³. Cette relation entre taxis-motos, insécurité et criminalité ordinaire a été observée ailleurs. On peut citer notamment à Dar-es-Salaam (Bishop & Amos, 2015 : 20) et dans l'État de Cross River, au Nigeria (Ukwayi & al, 2013). La crainte exprimée par les personnes interrogées face à cette violence est l'impression d'avoir affaire à un gang intouchable, qui ne respecte aucune règle, que ce soit celles de la circulation ou celles de la bienséance, qui n'hésite pas à poser des actes de violence physique ou à se faire justice en toute impunité.

III. LES DIFFÉRENTES MESURES DE RÉGULATION DE L'ACTIVITÉ DES TAXI-MOTOS

Les incivilités et les violences des taxis-motos précédemment décrites ont incité les pouvoirs publics à réagir en prenant, comme cela s'est fait ailleurs, une série de mesures de régulation ainsi que des initiatives visant à garantir le respect des normes de circulation et de sécurité routières : port du casque, permis de conduire moto, obligation d'immatriculation des engins, limitation des lieux et des heures de circulation des taxi-motos la nuit, etc.

Les principales mesures de régulation prises par les pouvoirs publics portent sur : 1) la limitation des lieux de circulation, 2) la limitation des heures de circulation, 3) l'identification des motos-cyclistes et l'immatriculation de leurs engins. Ces mesures de

³ On ne mentionnera pas ici les affrontements violents dans le cadre du militantisme politique que nous discutons dans une autre contribution.

régulation s'étalent sur une période allant de janvier 2014 à juillet 2022, avec une césure importante marquée par les élections du 30 décembre 2018, à l'issue desquelles on assiste à l'arrivée de nouvelles autorités à la tête de la ville et du pays.

a. La prohibition des taxi-motos au centre des affaires

La mesure d'interdiction de circulation des taxi-motos au centre des affaires de Kinshasa situé au dans la commune de la Gombe, est la première mesure de régulation prise par les autorités urbaines à Kinshasa en janvier 2014. En effet, la Gombe abrite le centre-ville, le siège du gouvernement, les ministères, la présidence de la république, les représentations diplomatiques, les sièges des organisations internationales, etc. Selon la police, cette mesure a été prise pour répondre au « désordre » créé par la conduite dangereuse des moto-taximen dans cette zone administrative et aussi à cause de l'insécurité (vols et braquages) dont ils seraient les auteurs. Bien qu'elle ait donné lieu à des répressions sporadiques, elle n'a jamais été strictement appliquée.

Après les élections du 30 décembre 2018, arrive un nouveau gouverneur de la ville de Kinshasa et un nouveau bourgmestre à la commune de la Gombe. En septembre 2019, c'est le nouveau bourgmestre de la Gombe qui réitère la mesure d'interdiction de circulation des taxi-motos en lançant en collaboration avec la police une vaste opération dénommée « Gombe sans moto ».



Fig.2- Affiche officielle de l'opération lancée par le bourgmestre de la Gombe en 2019

L'objectif affiché de l'opération « Gombe sans moto » était de lutter contre l'insécurité, les agressions et les abus perpétrés pendant cette période, notamment les cas de vol et d'enlèvement, qui auraient été commis avec la complicité des moto-taximen ou de leurs passagers. Malgré la forte répression menée durant les premières semaines, certaines associations privilégiées de moto-taximen ont trouvé des « arrangements » temporaires avec la

police et les autorités urbaines. Dès lors, l'interdiction de circuler demeure officiellement, alors que dans les faits, les autorités trouvent leur compte à laisser faire. Il s'ensuit une situation ambiguë qui permet aux autorités d'organiser opportunément la répression quand cela les arrange.

b. La mesure de limitation des heures de circulation des taxi-motos

Après les mesures de restriction des lieux de circulation, il y a eu les mesures de restriction des heures de circulation également motivées par des impératifs de sécurité. En effet, des motos-taximen étaient soupçonnés par la police d'être associés à des actes délictueux, voire criminels, dès l'année 2013 dans tous les quartiers de la ville : braquages, vols, enlèvements, voire assassinats. Le 3 novembre 2014, la première mesure d'interdiction de circulation la nuit, fixait la fin de l'activité des taxi-motos à 18 heures. Malgré la contestation de cette décision par les citoyens des quartiers périphériques, la mesure a été appliquée par la police. Mais les motocyclistes sont allés plaider leur cause auprès du gouverneur de la ville qui revint sur sa décision. La mesure a été réitérée le 14 novembre 2016. Face au tollé suscité par cette décision, le Gouverneur de la ville décida de repousser à 20 heures la fin de l'activité des taxi-motos. Mais le 10 septembre 2018, en pleine période préparatoire des élections présidentielles et législatives, l'heure de fin d'activité des taxi-motos a été repoussée de 20 heures à minuit à des fins électoralistes.

Cependant, il y a eu des problèmes de mise en œuvre. En effet, à chacune de ses phases d'application, de 2014 à 2018, la mesure d'interdiction de circulation la nuit a suscité des protestations autant chez les citoyens-usagers que chez les moto-taximen eux-mêmes. Pour bien comprendre la contestation de cette mesure d'interdiction de circulation la nuit, il faut se replacer dans le paysage urbain de Kinshasa, qui est une ville très peuplée (plus de 12 millions d'habitants), et vaste (environ 10.000 km²) dont seul un quart de la superficie est viabilisée. Les trois quarts restants sont composés de quartiers périphériques d'auto-construction, où habite la majorité de la population. Les citoyens actifs de ces quartiers qui terminent leur activité professionnelle vers 18 heures se sont donc opposés à cette mesure. En ce qui concerne les moto-taximen, ils ont contesté la mesure car c'est justement aux heures de départ au travail le matin ou

de retour le soir, qu'ils réalisent une part importante du chiffre d'affaires de la journée.

c. La mesure d'identification des motocyclistes et d'immatriculation de leurs engins

C'est aussi l'impératif de sécurité qui a été le motif évoqué par les autorités urbaines pour décider des mesures d'identification des motos-taximen et de leurs engins.

En septembre 2018, une opération d'identification des motocyclistes a été lancée par le Gouverneur de Kinshasa qui avait pour objectifs d'une part, de recenser tous les moto-taximen et d'autre part, de mettre fin à l'anonymat dans lequel ils opèrent qui favorise, selon les autorités urbaines, l'insécurité dans la ville. À cette fin, le gouverneur organisa une grande campagne de sensibilisation des moto-taximen les informant qu'on leur délivrera une plaque d'immatriculation avec une carte grise (carte rose au Congo), un gilet fluorescent et un casque portant un numéro d'attribution ; et on leur accorda un délai de 60 jours pour se mettre en règle. Pour s'immatriculer, les moto-taximen ont dû payer 20 dollars US aux guichets de la Direction générale des recettes de la ville de Kinshasa (DGRK) qui leur délivra un reçu. Mais cette opération d'immatriculation n'a pas abouti à la livraison des plaques d'immatriculation, des gilets fluorescents, ni des casques promis aux motocyclistes.

La seconde mesure d'immatriculation a été lancée en octobre 2019. Elle fut consécutive à des violences urbaines entre moto-taximen et policiers à la suite de la mort d'un moto-taximan abattu par un policier. Le nouveau gouverneur de la ville la présenta comme une tentative de réponse à la recrudescence des faits de violence urbaine impliquant des moto-taximen (actes de vandalismes, destruction de biens publics, etc.). Cette seconde mesure d'immatriculation sera, elle aussi, un échec. Une troisième tentative d'immatriculation a été décidée le jeudi 21 juillet 2022. En préparation depuis le début de l'année, ce sont encore des faits de violence urbaine qui vont amener le Gouverneur de la ville à l'annoncer publiquement lors d'une réunion avec les responsables des associations de motocyclistes à l'hôtel de Ville. Le gouverneur rappela qu'il était interdit aux moto-taximen de circuler au centre des affaires à la Gombe, tout en leur accordant un moratoire de 20 jours au terme desquels ils devront porter un casque numéroté ainsi que leur client et leurs engins avoir une plaque

d'immatriculation. L'hôtel de ville a fixé à 32 dollars US, le prix des plaques d'immatriculation assorties de la carte rose du véhicule. Cette mesure est en cours de mise en œuvre actuellement.

d. Comment comprendre l'échec de ces tentatives successives d'immatriculation des taxis-motos ?

L'enquête auprès de la sous-division urbaine des véhicules à deux et à trois roues suggère que l'échec de cette opération d'immatriculation a été lié au fait que l'entreprise choisie par l'Hôtel de ville pour fabriquer les plaques d'immatriculation n'a jamais débuté la production. En effet, l'opération a été stoppée par les autorités nationales pour non-respect de la procédure officielle d'attribution des marchés publics. Les autorités de la ville avaient alors demandé aux moto-taximen d'attendre que l'affaire soit réglée. Mais entre-temps, il y eut les élections législatives et provinciales le 30 décembre 2018. Jusqu'au départ des anciennes autorités urbaines, plus personne n'a évoqué ce dossier et les autorités nouvellement élues ne se sont pas occupé de ce dossier laissé pendant par leurs prédécesseurs.

Ayant lancé leur propre mesure d'immatriculation en octobre 2019, elles demandèrent aux moto-taximen de se faire enregistrer auprès du ministère provincial des transports jusqu'au 10 février 2020, aux conditions suivantes : l'identification de chaque moto-taximen devait se faire par district urbain et serait valable six mois pour un montant de 20 dollars US. Chaque district aurait son propre modèle de gilet fluorescent et de casque et ceux qui étaient inscrits dans un district donné ne seraient pas autorisés à circuler dans les autres districts. Ceux qui voudraient circuler sur toute l'étendue de la ville, devraient payer une somme de 500 dollars US pour une autorisation valable six mois. Quand on connaît le revenu de l'activité, il apparaît clairement que ces conditions d'immatriculation étaient irréalistes. Le 7 février 2020, une importante manifestation des motocyclistes eut lieu devant le siège du parti au pouvoir (UDPS) pour protester contre les conditions de mise en œuvre de cette mesure. Face à cette levée de boucliers, les autorités urbaines décidèrent de suspendre la mesure et de réfléchir à de nouvelles modalités.

La récente mesure d'immatriculation des motos-taxis en cours depuis le mois de juillet 2022 pose, elle aussi, des problèmes de mise en œuvre. Pendant la période du moratoire, les autorités urbaines prirent

des mesures pour faciliter l'achat des plaques d'immatriculation. Les motocyclistes pouvaient les acheter aux guichets des services des impôts et auprès des responsables de certaines associations. Au début des contrôles, le 11 août 2022, nous avons observé une affluence de motocyclistes aux guichets de proximité. Mais arrivés aux guichets, ils ont découvert que les cartes roses n'étaient pas disponibles : ils devaient d'abord payer la somme de 32 dollars US, avant de recevoir la plaque d'immatriculation ainsi qu'un formulaire d'identification à remplir en vue de l'établissement de la carte rose qui leur serait remise à une date ultérieure. Le fait que la délivrance de la carte rose soit différée sans que la date ne soit clairement connue inquiéta les moto-taximen. Ils craignaient de faire l'objet de tracasseries policières malgré leur plaque d'immatriculation. Beaucoup étaient en colère contre les autorités urbaines qui avaient fait pression pour leur faire payer les plaques d'immatriculation alors que les cartes roses n'étaient pas prêtes.

Quatre mois plus tard, en décembre 2022, ceux qui avaient acheté leur plaque d'immatriculation au début de l'opération n'avaient toujours pas obtenu leur carte rose. Ils brandissaient à la place leur récépissé tandis que le service compétent continuait à dire qu'il n'avait pas encore imprimé les cartes roses. Pourtant, ceux qui achètent les motos aujourd'hui reçoivent immédiatement leur plaque d'immatriculation et leur carte rose au bout de deux ou trois jours. Jusqu'à présent, les gilets fluorescents promis ne sont toujours pas disponibles. On observe néanmoins que le port du casque a sensiblement augmenté particulièrement dans les zones très contrôlées comme le centre-ville. Mais à cause du prix du casque, il n'est pas rare que les moto-taximen utilisent à la place un casque de chantier.

Il ressort de cette enquête que les motos-taximen s'insurgent principalement contre les conditions de mise en œuvre, et non contre la mesure d'immatriculation *stricto sensu*.

IV. GOUVERNANCE INDIRECTE, CORRUPTION ET CLIENTELISME POLITIQUE

a. La question de la gouvernance indirecte

L'examen de la régulation des taxi-motos au quotidien donne un tableau assez sombre de sa gouvernance. La police de circulation routière semble impuissante face au non-respect de la réglementation

routière par les moto-taximen et à ses conséquences désastreuses sur l'ordre public urbain. Les autorités urbaines, pour leur part, cherchent encore à mettre en place une régulation quelque peu efficace face à l'échec répété des mesures précédentes. Le point discuté maintenant est celui des acteurs avec lesquels les autorités urbaines se sont alliées pour réguler l'activité des taxi-motos. En effet, on observe depuis les premières mesures de régulation, que les autorités urbaines s'allient à d'autres acteurs pour réguler l'activité des taxi-motos. Ce type d'alliance est caractéristique d'une gouvernance indirecte, qui implique des intermédiaires dans la régulation, ainsi que conceptualisé dans le travail de Kenneth W. Abbott, David Levi-Faur & Duncan Snidal (2017). Au lieu de partir du schéma classique d'étude de la régulation qui met en vis-à-vis deux parties, celle qui élabore la règle (*rule-maker*) ou régulateur (R) et celle qui subit la règle (*rule-taker*) ou cible (T), ils ont établi un nouveau modèle pour l'étude de la régulation en tant que relation à trois parties (ou plus), avec les intermédiaires (I) au centre de l'analyse.

Les autorités urbaines gouvernent ainsi l'activité des taxi-motos à Kinshasa en recourant en général à une gouvernance directe, mais parfois elles recourent aussi à une gouvernance indirecte. Le régulateur public implique comme intermédiaires d'abord des entreprises privées, pour la production et la distribution des plaques d'immatriculation, ainsi que pour la collecte et la gestion de la taxe de stationnement. Mais il implique aussi comme intermédiaires, des acteurs qui sont la cible même de ces mesures de régulation, c'est-à-dire les associations et syndicats des moto-taximen.

Il est dès lors intéressant d'analyser comment le régulateur organise l'intermédiation avec ces associations des moto-taximen.

b. L'immatriculation et la rivalité des regroupements professionnels de moto-taximen

Pour la mise en œuvre de la mesure d'immatriculation en cours, les autorités urbaines ont choisi de s'allier également avec les associations de motos-taximen. En effet elles ont décidé d'impliquer les regroupements de taxi-motos en leur déléguant une partie de la revente des plaques d'immatriculation. À cette fin, des négociations se tenaient en coulisse entre les autorités urbaines et les associations de moto-taximen opérant au centre des

affaires. Aux mois d'avril et de mai 2022, dans le cadre de ces négociations, les principales associations de taxi-moto se disputaient le leadership de la revente des futures plaques d'immatriculation avec la plateforme numérique « Lambano » de service à la demande de taxi-moto. Excédés par les désaccords qui retardaient la mise en œuvre de l'opération et pour les pousser à trouver rapidement un accord, certains responsables de la police auraient décidé d'organiser une forte répression policière au centre des affaires de la Gombe. Mesure efficace, puisque dans les jours qui ont suivi, les protagonistes trouvèrent un accord au mois de juin. Ainsi, lors de l'annonce officielle de la nouvelle mesure d'immatriculation en juillet 2022, les associations de taxi-motos ont pu être désignés parmi les partenaires officiels de la revente de plaques d'immatriculation

c. Les regroupements des moto-taximen face au pouvoir régulateur

Cependant, la rivalité des associations est bien plus profonde. En effet, jusqu'en 2019, il y avait deux principaux regroupements professionnels de moto-taximen : l'ANIPTMC et l'ANAMMO. Mais depuis le changement de régime en 2019, il y a un développement important de ces regroupements, et on compte actuellement environ une douzaine de regroupements de taxi-motos.

Le premier regroupement officiellement reconnu est l'Association nationale des initiateurs et propriétaires des taxi-motos du Congo⁴ (ANIPTMC), née dans un contexte de forte répression policière en 2014. Afin d'y faire face, elle avait opéré un « rapprochement » avec les autorités urbaines et avec le parti au pouvoir, rapprochement qui avait permis de diminuer la répression. En retour, les autorités urbaines se sont appuyées sur l'association pour faciliter la mise en œuvre des mesures, comme celle du port obligatoire de casque et de gilets fluorescents prise en 2016. Albert Malukisa a bien montré que l'association a fini par être instrumentalisée à des fins de clientélisme politicien (2019 : 129). En effet, pour « promouvoir la sécurité routière », les autorités au pouvoir à l'époque avaient fait en 2016, un don d'environ 75.000 casques à l'effigie de l'ancien chef

de l'État aux moto-taximen. Mais ces derniers ne pouvaient se permettre de porter ces casques propagandistes pour circuler à Kinshasa en période de fortes tensions politiques. Le risque était trop grand de se faire agresser dans une ville où l'ancien chef de l'État et son parti politique étaient peu populaires. À la suite de l'échec de cette tentative de manipulation clientéliste, les relations entre le président de l'ANIPTMC et les autorités urbaines se dégradèrent rapidement. Elles encouragèrent une dissidence au sein de l'ANIPTMC à partir duquel furent créées en 2017, deux plates-formes de service à la demande de taxi-moto, Lambano et CanGo. Grâce à ce soutien, ces deux plates-formes ont bénéficié de privilèges pour pouvoir circuler au centre des affaires, malgré l'interdiction toujours en vigueur. Dès lors, la plateforme Lambano et l'ANIPTMC se sont livrées jusqu'aux élections de 2018, une guerre d'influence pour évincer la rivale de la circulation au centre des affaires. La première bénéficiait de l'appui des autorités de l'Hôtel de ville, tandis que la seconde bénéficiait de l'appui de certains responsables de la police, à qui elle reversait une partie des dividendes issues du paiement quotidien des « jetons » dans les parkings.

Le second regroupement de moto-taximen, dénommé « Association nationale de motocyclistes et mobilisateurs de la RDC » (ANAMMO), a été créé entre 2016 et 2017 (pendant la période des fortes tensions politiques) comme une branche de l'UDPS, principal parti politique d'opposition avant les élections de décembre 2018. L'association a donc émergé initialement comme une force de mobilisation politique des moto-taximen dans les manifestations publiques contre le régime au pouvoir de l'époque, avant de devenir plus tard un regroupement professionnel. Pendant cette période politiquement troublée, les deux regroupements, l'ANAMMO proche du parti d'opposition UDPS et l'ANIPTMC proche du parti au pouvoir PPRD, se sont livrés une guerre sans merci lors des manifestations politiques. Il faut dire que la plupart des moto-taximen originaires de la région du Kasai se réclament du parti UDPS ou en sont

⁴ Le président de l'ANIPTMC, en poste depuis 2014, a été récemment destitué au mois d'avril 2022 par l'assemblée générale. Elle est la seule association des taxi-motos dotée d'une personnalité juridique ainsi qu'on peut le lire sur leur page Facebook https://www.facebook.com/Aniptmc-Officiel-104220488369625/?ref=nf&hc_ref=ARR8Z1J50ZF6gRzsUOUCu_aVGu_zEXQ_sol_YJUFXLZ6I73jHsvLJE4I4ZCwMly8mo

sympathisants⁵. Par proximité culturelle, ils avaient choisi de se mobiliser pour soutenir l'opposant politique, Etienne Tshisekedi, pendant les trois années de tensions précédant les élections de 2018.

Depuis l'accession au pouvoir de l'UDPS et du chef de l'état actuel en janvier 2019, les moto-taximen de cette association lui témoignent ostensiblement leur soutien. Les premières semaines, ils ont montré ce soutien notamment en infiltrant son cortège officiel. Faisant fi du protocole, ils se sont immiscés dans le cortège qui accompagnait le nouveau chef de l'État jusqu'à sa résidence. Ce genre d'attitude qualifiée de « triomphaliste » par certains citoyens, amènent la population à parler désormais de la « république des Wewa » ou de Wewacratie.

D'ailleurs, on observe un renversement dans le rapport de force entre les deux principaux regroupements, l'ANIPTMC et l'ANAMMO, depuis l'arrivée au pouvoir de l'UDPS. L'ANIPTMC qui était proche de l'ancien parti au pouvoir a perdu des membres et de l'influence, tandis que l'ANAMMO, proche du nouveau parti présidentiel, profite du changement de pouvoir pour s'imposer sur le terrain. Cette dernière en a profité pour négocier notamment le privilège de circulation dans le Centre des affaires de la Gombe : ses moto-taximen qui portent des gilets fluorescents avec le logo de l'association ne font pas l'objet de tracasseries policières.

d. Les regroupements des moto-taximen, le clientélisme et la corruption

Ainsi qu'on peut le constater, la concurrence entre ces deux principales associations de taxi-motos, a été fortement influencée par les jeux clientélistes et les rapports de force entre les partis politiques. Ceci est loin d'être propre à Kinshasa ou propre à la branche des taxi-motos. Dans le contexte sénégalais, Sidy Cissokho (2022) discute remarquablement bien la question de la corruption et du clientélisme consécutifs aux relations qui se nouent entre les représentants des organisations des professionnels du transport et les représentants de l'administration et des partis politiques. Albert Malukisa (2017) a, lui aussi, observé quasiment la même chose dans le contexte congolais (RDC) concernant les organisations professionnelles des chauffeurs de taxis. En ce qui concerne plus spécifiquement les

moto-taximen à Kinshasa, la première association l'ANIPTMC avait pu asseoir son influence en s'installant pendant plus de cinq ans dans un rapport clientéliste avec les anciennes autorités urbaines, avec le parti au pouvoir de l'époque et avec certains responsables de la police. Ce clientélisme était adossé, comme on l'a vu, à un système de corruption efficace qui reposait sur le contrôle du « système des jetons » collectés à partir des « parkings » de stationnement des moto-taximen. Ce système permettait une redistribution des dividendes à certains responsables de la police de circulation routière ainsi qu'à leurs « patrons », les autorités administratives et politiques dont ils bénéficiaient de la protection.

Après le changement de régime au pouvoir en 2019, l'influence de l'ANIPTMC grâce au contrôle du « système des jetons » s'est poursuivie pendant environ deux ans (période durant laquelle le nouveau et l'ancien chefs de l'État avaient formé une coalition de gouvernement). Ce qui n'était du goût ni de leurs rivaux de l'ANAMMO, ni des nouvelles autorités urbaines. Aussi, l'instauration au mois d'août 2021 d'une « taxe de stationnement » par le nouveau ministre provincial des transports en remplacement du système des « jetons », semble avoir été le moyen permettant de mettre fin à l'hégémonie de l'ANIPTMC et de démanteler son réseau d'influence, dans la foulée de la rupture politique et de la fin de la coalition entre l'ancien et le nouveau chef de l'État. Le ministre provincial avait d'ailleurs reçu le soutien de quasiment toutes les associations des moto-taximen de Kinshasa, qui apportèrent publiquement leur soutien à la taxe de stationnement, entrée en vigueur le 16 septembre 2021. Ces associations avaient joué le rôle d'intermédiaire au cours d'une campagne de sensibilisation auprès du public-cible des moto-taximen, en leur expliquant que l'argent collecté par la taxe de stationnement servirait notamment à moderniser les parkings. Ce qui fait que la mesure a été relativement bien adoptée par les moto-taximen.

Par contre, les responsables de l'ANIPTMC - opposés à l'instauration de la taxe de stationnement réduisant à néant leur système de « jetons » - avaient espéré qu'ils pourraient négocier avec le ministre provincial des transports pour que celui-ci leur reverse une partie de la taxe de stationnement. En vain. Alors, pendant les trois premiers mois de collecte de la taxe,

⁵ L'UDPS est le parti politique d'Etienne Tshisekedi, père de l'actuel chef d'Etat et opposant historique au Président Mobutu, puis au Président Kabila.

il y eut sur le terrain une situation très confuse. Dans certains « parkings », les moto-taximen de l'association ANIPTMC continuaient à collecter le « jeton » informel tout en s'affrontant « collecteurs » de la taxe de stationnement, et en venant parfois aux mains. En fait, le ministre provincial des transports a délégué la collecte et la gestion des différentes taxes de stationnement à trois entreprises privées, qui emploient des « collecteurs » de taxe sur tous les parkings, munis des « machines à quittance » délivrant une quittance à présenter en cas de contrôle par la police⁶. Les « collecteurs » (ou « taxateurs ») remettent l'argent collecté à des superviseurs, qui reversent l'argent collecté à la banque. En fait, au fur et à mesure du déploiement de la taxe de stationnement à tous les « parkings » de taxi-motos, l'ANIPTMC perdait progressivement ses ressources liées à la collecte du « jeton », et donc son influence.

Au terme du premier trimestre d'entrée en vigueur de la taxe, au mois de janvier 2022, le président de l'ANIPTMC a réclamé, par un courrier officiel au ministre provincial des transports, « sa quote-part » sur les recettes réalisées par les entreprises privées partenaires de la ville dans le recouvrement de la taxe de stationnement. Face à cette requête, le ministre provincial a réagi en rappelant que l'ANIPTMC n'était pas reconnue comme faisant partie de la synergie des onze associations qui accompagne la ville de Kinshasa dans la régulation de l'activité des taxis-motos. Mécontent de cette réponse, le président de l'ANIPTMC pousse les moto-taximen de son obédience à ne pas payer la taxe de stationnement et à continuer à payer son « jeton » informel. Ensuite, il porte plainte contre le ministre l'accusant d'avoir créé une taxe illégale, la taxe de stationnement, qui ne serait pas votée par l'Assemblée provinciale. Cette taxe permettrait au ministre, selon lui, d'empocher plus 75.00 dollars US par jour, en estimant à 400.000 le nombre de taxi-motos à Kinshasa. Les autres griefs

contre le ministre sont d'entretenir le désordre dans le secteur des moto-taximen, de refuser de procéder à l'identification des moto-taximen, contribuant ainsi à entretenir dans le secteur un anonymat permettant à des criminels d'y prospérer⁷. En contre-offensive, le ministre provincial des transports a initié au mois d'avril 2022 une campagne de démantèlement des réseaux des collecteurs de « jetons » informels proches du président de l'ANIPTMC avec l'aide de la police. Le ministre des transports présente aussi, par voie de presse, le président de l'ANIPTMC comme la personne semant le trouble dans le secteur, après avoir perçu illégalement la taxe de stationnement des taxis-motos pendant cinq ans⁸.

Ces événements illustrent bien les ressorts particuliers de cette forme de gouvernance indirecte telle qu'elle est pratiquée concernant les taxi-motos à Kinshasa. On y voit comment l'intermédiation des associations de moto-taximen occupe une place stratégique dans l'agencement clientéliste qui relie les taxis-motos et leurs associations aux autorités locales, à la police et à l'État⁹. On y voit aussi le rôle joué par le « système des jetons » qui repose sur un vaste système de corruption et de prévarication qui nourrit les allégeances clientélistes à tous les niveaux hiérarchiques des administrations concernées. L'articulation du clientélisme et de la corruption dans la gouvernance indirecte neutralise la régulation de contrôle des autorités en charge de la faire respecter. Tout ceci permet de comprendre également les échecs successifs des différentes tentatives de régulation de l'activité des taxis-motos.

e. La gouvernance au quotidien et le « chaos organisé »

Nous nous interrogeons au départ sur les raisons de l'inefficacité des mesures de régulation. Pour comprendre davantage les raisons de l'impuissance continue des autorités responsables à réguler l'activité

⁶ La taxe de stationnement est d'un montant quotidien de 500 francs congolais (0,25 dollars US). En cas de non-paiement de la taxe lors d'un contrôle de police, la moto est mise en fourrière et le moto-taximen doit payer une contravention de 70.00 francs congolais (35 dollars US) avant de récupérer sa moto.

⁷ Voir à ce sujet l'article presse en ligne Voice of Congo du 2 mars 2022, « Kinshasa : les Wewas portent plainte contre le ministre provincial pour une taxe illégale », consulté le 12 juin 2022 <http://voiceofcongo.net/kinshasa-les-wewa-porte-plainte-contre-le-ministre-provincial-des-transports-pour-une-taxe-illegale>

⁸ Voir notamment l'article de presse « Place à l'ordre dans le secteur de transport grâce à l'implication du ministre provincial de transport » du 10 avril 2022, consulté le 12 juin 2022 <https://10emeruety.net/2022/04/kinshasa-place-a-lordre-de-le-secteur-de-transport-grace-a-limplication-du-ministre-provincial-de-transport-honore-mbokoso/>

⁹ Dans le contexte congolais de déliquescence institutionnelle, la gouvernance indirecte peut même être informelle, comme dans le cas de la prison centrale de Kinshasa où il y a une gouvernance informelle, produit d'un « arrangement » entre les autorités officielles de la prison et des prisonniers-gestionnaires. Elle repose sur un système sophistiqué articulant clientélisme, concussion et prédation (Ayimpam & Bisa, 2020).

des motos-taxis de 2014 à 2022, il semble important de rappeler le contexte politique général du pays. En effet, le Congo (RDC) vit depuis plusieurs décennies une crise aiguë et multiforme à la fois socio-économique, politique, et culturelle. L'État congolais s'est progressivement désinstitutionnalisé et, pour pouvoir répondre aux exigences fonctionnelles, il a transformé les rapports de pouvoir censés être régulés par le droit, en relations de clientèle régies par la force, le prestige et l'argent, étrangères à toute préoccupation de bien public (de Villers, 2016). L'informalité s'est installée au cœur de l'appareil administratif de l'État congolais qui fonctionne, comme beaucoup d'autres, sur un mode néo-patrimonial de redistribution clientéliste. Théodore Trefon a montré, quant à lui, comment la ville de Kinshasa était devenue « ingouvernable et non gouvernée (...) un monde désordonné livré à lui-même » (Trefon, 2004 : 13). Dans ce chaos kinois, aucune loi n'est suffisamment éminente pour s'imposer aux normes pratiques du clientélisme et de la petite corruption quotidienne.

La situation institutionnelle de Kinshasa est donc chaotique, mais ce chaos nous semble être « organisé ». En effet, ainsi que nous l'avons montré avec le « système des jetons » par exemple, l'articulation de la corruption et du clientélisme de la gouvernance témoigne d'une organisation sophistiquée. Le mode indirect de gouvernance des taxis-motos multiplie les clientèles intermédiaires, ce qui a pour conséquence de paralyser les tentatives de réguler l'activité. David Keen (1996) est le premier à avoir conceptualisé l'idée de « chaos organisé » en montrant que la perpétuation d'une situation de désordre politique et institutionnel réside précisément dans la légitimité qu'elle confère aux abus commis par des acteurs politiques et administratifs. Dans un autre contexte, ces abus seraient punissables en tant que crimes économiques ou délits mais, dans un contexte de chaos économique et politique organisé, ils apportent des gratifications et des récompenses immédiates à ceux qui les entretiennent.

Les citoyens de Kinshasa sont ainsi accoutumés à l'organisation quotidienne du chaos urbain. Il est donc pour le moins surprenant de les entendre accuser les motos-taximen d'être une cause majeure de désordre dans la ville. Selon nous, ce paradoxe apparent peut s'expliquer par le fait que le développement rapide de l'activité des motos-taximen est relativement récent.

Elle demeure une activité « désordonnée » car, ainsi que nous avons pu le montrer, les façons de conduire des motos-taximen ne suivent pas les règles tacites, informelles, partagées par les Kinois. Les motos-taximen ont leur propre régulation autonome, dont ils suivent les normes pratiques. Dès lors, il semble que le chaos de l'activité de moto-taximen dérange tout le monde, car il ne fait pas (encore) partie du grand chaos organisé auquel les citoyens de Kinshasa sont accoutumés.

Ainsi, l'activité de taxi-moto constitue un enjeu mal contrôlé par les différents acteurs de la corruption, qui sont pris dans les rets de leurs obligations clientélistes. Ils veulent réguler le désordre urbain engendré par les motos-taximen, tout en se livrant une sourde concurrence pour tenter de capter les gratifications financières que les mesures de régulation pourraient générer. On comprend mieux alors pourquoi les mesures successives de régulation de l'activité des taxis-motos échouent systématiquement. Entre les manipulations clientélistes des rivaux politiques, les manœuvres corrompues des responsables administratifs urbains et la concussion systématique organisée par les services de police routière, une régulation effective et durable a peu de chance de réussir. En suivant Olivier de Sardan (2021), nous pouvons dire qu'à Kinshasa la gouvernance au quotidien et la régulation difficile des taxis-motos illustrent bien l'importance cardinale du contexte local dans la compréhension des phénomènes en cause.

Il semble bien que l'articulation de la corruption et du clientélisme dans un contexte de déliquescence institutionnelle, comme celui qui règne à Kinshasa, voue à l'échec toute tentative de régulation de contrôle de quelque activité que ce soit.

Bibliographie

- Abbott K.W., Levi-Faur D. & Snidal D., 2017, Theorizing Regulatory Intermediaries: The RIT Model, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 670, 21, pp.14-35.
- Agossou N., 2004, Les taxis-motos Zemijan à Porto-Novo et Cotonou, *Autrepart*, n°32, pp.135-148.
- Amougou M., 2010, Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale. Une approche par les Cultural Studies, *Anthropologie et Sociétés*, 34 (1), pp.55-73.
- Amougou M., 2021, Promotion des valeurs civiques et participation au développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun,

Revue Langues, cultures et sociétés, Vol-n°1 (juin 2021), pp.108-116.

Assouma K., 2022, *Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique : l'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Bénin*, Thèse de doctorat, Leiden, Université de Leiden.

Ayimpam S. & Bisa Kibul M., 2020, Une gouvernance informelle dans la prison de Makala à Kinshasa, *Revue Socio* n°14, pp.87-107.

Beck K., Klaeger G. & Stasik M. (eds), 2017, *The making the African Road*, Leiden, Brill Publisher.

Behrens R., McCormick D. & Mfinanga D., 2016, An introduction to paratransit in sub-Saharan African cities, In: Behrens R., McCormick D. & Mfinanga, D. (eds.), *Paratransit in African Cities. Operations, Regulation, and Reform*. Routledge, London and New York, pp.1-25.

Bishop T. & Amos P., 2015, *Opportunities to Improve Road Safety Through 'Boda-Boda'. Associations in Tanzania*. Final Report. AFCAP/ASCAP Project Management Unit, Cardno Emerging Market (UK) Ltd., Thame, UK.

Blundo G. & Le Meur P.Y. (eds), 2009, *Everyday Governance in Africa. Ethnographic explorations of Public and Collective services*, Leiden, Brill Publishers.

Bouju J., 2019, Vulnérabilité et résilience. Solutions adaptatives et coping des jeunes paysannes maliennes face aux contraintes des mariages précoces, *Anthropologie et développement*, n°50, pp.71-87.

Bouju J., 2000, Clientélisme, corruption et gouvernance locale à Mopti (Mali), *Autrepart* n°14, pp.143-163.

Bourdin A., 1987, *Urbanité et spécificité de la ville. Espaces et sociétés*, Toulouse, Privat.

Briquet J.L. & Sawicki F., 1998, *Le clientélisme politique dans les sociétés contemporaines*, Paris, Presses Universitaires de France.

Bürge M., 2011, Riding the Narrow Tracks of Moral Life: Commercial Motorbike Riders in Makeni, Sierra Leone, *Africa Today*, Vol. 58, n° 2, Special Issue: Everyday Life in Postwar Sierra Leone, pp.59-95.

Cissokho S., 2022, *Le transport a le dos large : les gares routières, les chauffeurs et l'État au Sénégal (1968-2014)*, Editions EHESS, Paris.

Cleaver F., 2001, Institutional bricolage, conflict and cooperation in Usangu, Tanzania, *Institute of Development Studies Bull*, 32 (4), pp.26-35.

De Villers G., 2016, *L'Histoire politique du Congo-Kinshasa*, Louvain-la-Neuve, Academia/L'Harmattan.

Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2020, Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities, *Journal of Transport Geography* n° 88, pp.1-14.

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*, n°55, pp.165-174.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Guézéré A., 2015, Improvising Intermodality and multimodality. Empirical findings for Lomé, Togo, *Case Studies on Transport Policy*, 3 (4), pp.459-467.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Guézéré A., 2013, The Motorbike Taxis in Lomé: Who Earns What?, paper Presented at the *13th World Conference on Transport Research*, 15-18 July 2013, Rio de Janeiro, Brazil.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2012, Motorbike taxis in the "Transport Crisis" of West and Central African Cities. *EchoGéo* 20, (n.p.).

Diaz Olvera L., Plat D. & Pochet P., 2007, La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, communication au XLIII^e colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry 11,12,13 juillet 2007.

Doherty J., 2022, Motorcycle taxis, personhood, and the moral landscape of mobility, *Géoforum*, Vol. 136, pp.242-250.

Ehebrecht D., Heinrichs D. & Lenz B., 2018, Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on 'informal' transport and research needs, *Journal of Transport Geography*, Vol. 69, pp.242-256.

Eisenstadt Shmuel N. & Roniger L., 1984a, *Patrons, Clients and Friends: Interpersonal Relations and the Structure of Trust in Society*, Cambridge, Cambridge University Press.

Godard X. (ed), 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets (collection Économie et développement), 410 p.

Godard X. & Ngabmen H., 2002, Z comme Zemidjan, ou le succès des taxis motos, in Godard X. (ed), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, pp.397-406.

Goodfellow T., 2015, Taming the 'rogue' sector. Studying state effectiveness in Africa through informal transport politics, *Comparative Politics*, 47 (2), pp.127-147.

Goodfellow T. & Titeca K., 2012, Presidential intervention and the changing 'politics of survival' in Kampala's informal economy, *Cities*, 29 (3), pp.264-270.

Guézéré A., 2021, *Les taxi-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne. L'informel en question à Lomé*, Paris, L'Harmattan.

Guézéré A., 2015, The reconstruction of shared taxis as rural transport due to the competition of motor bike taxis in Togo secondary cities, *Case Studies Transport Policy*, 3 (2), pp.253-263.

Guézéré A., 2012, Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces

urbains et des liens sociaux, *Géographie, économie, société* n° 14, pp.53-72.

Heinrichs D., Ehebrecht D. & Lenz B., 2018, Moving beyond informality? Theory and reality of public transport in urban Africa, In: Uteng T.P. & Lucas K. (Eds.), *Urban Mobilities in the Global South*, Transport and Mobility Series Routledge, London, pp.134-154.

Heinrichs D., Goletz M., Lenz & B., 2017, Negotiating territory: strategies of informal transport operators to access public space in urban Africa and Latin America, In: Paper presented at the *14th World Conference on Transport Research*, 10–15 July 2016, Shanghai, China.

Howe J., 2003, 'Filling the middle': Uganda's appropriate transport services", *Transp. Rev.* 23 (2), pp.161-176.

Kassi-Djodjo I., 2013, Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire), *Géotransports* n°1-2, pp.105-114.

Keen D., 1996, Organized chaos: not the new world we ordered, *The world today*, Vol. 52, n° 1, pp.14-17.

Ketcheu J., 2015, Le 'fléau des motos-taxis'. Comment se fabrique un problème public au Cameroun, *Cahier d'études africaines* n°219, pp.509-534.

Kumar A., 2011, Understanding the emerging role of motorcycles in African cities. A political economy perspective, In: *Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Discussion Paper 13*. World Bank, Washington, DC.

Lopes C.M., 2010, Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola, *Análise Social* 45 (195), pp.367-391.

Maffesoli M., 2006, De l'identité aux identifications, in Nicole Aubert (éd), *L'individu hypermoderne*, Toulouse, Érès, pp.145-156.

Mahlstein M., 2009. *Shaping and Being Shaped - The Regulation of Commercial Motorcycle Operation and Social Change in Calabar, Nigeria* (Master Thesis). University of Basel, Basel. Unpublished.

Malukisa Nkuku A., 2017, *La gouvernance réelle du transport en commun à Kinshasa : la prééminence des normes pratiques sur les normes officielles*, Thèse de doctorat, Université d'Anvers.

Malukisa Nkuku A., 2019, Gouvernance dans l'incertitude et instrumentalisation de la régulation des mototaxis à Kinshasa, *Conjonctures d'Afrique centrale* 2019, pp.117-134.

Mukulu Nduku P., 2019, Tracasseries policières et transporteurs informels à Kinshasa, in Ayimpam S. (éd), *Aux marges des règles et des lois*, Louvain-la-Neuve, Academia, pp.167-179.

Olivier de Sardan J.-P., 2022, *La revanche des contextes. Des mésaventures de l'ingénierie sociale, en Afrique et au-delà*, Paris, Karthala.

Olivier de Sardan J.-P., 2015, Practical norms: informal regulations within public bureaucracies in Africa (and beyond), in De Herdt T. and Olivier de Sardan J.-P. (ed.), *Real Governance and practical norms in Sub-Saharan Africa. The game of the rules*, London, Routledge, pp.16-61.

Peters K., 2007, From Weapons to Wheels: Young Sierra Leonean ex-combatants Become Motorbike, Taxi-riders, *Journal of Peace, Conflict and Development* 10, pp.1-23.

Raynor B., 2014, Informal Transportation in Uganda: A Case Study of the Boda Boda, *Independent Study Project (ISP) Collection*.

Reynaud J.-D., 1997, *Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, Armand Colin.

Simone A., 2005, Urban circulation and the everyday Politics of African Urban Youth: The case of Douala, Cameroon, *International Journal of Urban and Regional Research* 29 (3), pp.516-532.

Trefon Th. (ed) 2004, *Ordre et désordre à Kinshasa. Réponses populaires à la faillite de l'état*, Paris/Louvain-la-Neuve, L'Harmattan/MRAC (Cahiers africains n°60-61).

Tuffour Y.A. & Appiagyei D.K.N., 2014, Motorcycle taxis in public transportation services within the Accra metropolis, *American Journal of Civil Engineering* 2 (4), pp.117-122.

Ukwayi J.K., Ogaboh A.M. & Michael C.E., 201, Public perception of the involvement of commercial motorcyclists in crime in South-South Nigeria, *International Journal of Humanities Social Sci. Invention*, 2 (7), pp.21-31.

« LA PHOTO QUI TRANSPORTE »

28 - La pirogue au cœur de l'intermodalité pour franchir le fleuve Oti à la frontière Togo-Ghana (Kpétab)

Essodina SAYIBIA, Doctorant en Géographie Humaine, PREDES, Université de Kara (Togo)

Assogba GUÉZÉRE, Maître de Conférences, PREDES, Université de Kara (Togo)



Cliché Essodina Sayibia, 29 juin 2021, Kpétab (Préfecture de Dankpen, au Nord-Togo)

Sur les rives du fleuve Oti à Kpétab, dans l'ouest de la région de la Kara (NW du Togo), deux pirogues viennent d'accoster : l'une a déjà débarqué ses passagers et l'autre s'apprête à décharger une moto, un vélo et leurs propriétaires qui se rendent au marché de l'autre côté de la frontière.

De nombreuses pirogues franchissent quotidiennement ce cours d'eau transfrontalier entre le Togo et le Ghana ; et ce mode de transport fluvial facilite le développement des marchés jumeaux de Sabobo au Ghana et de Kidjaboun au Togo dont les jours d'animation constituent des moments d'attroupement sur les rives de l'Oti.

Dans les zones rurales, les conditions de mobilité sont éprouvantes et contraignantes¹ : les routes sont difficilement praticables et les ouvrages de

franchissement des rivières font cruellement défaut. Pour des villages, coupés du reste du pays en période d'hivernage à cause de cours d'eau souvent infranchissables (inondations), le problème de la mobilité peut être résolu par cette pratique intermodale en rase campagne où la combinaison de la voie routière et de la voie fluviale facilite le franchissement de la frontière et du fleuve Oti. Malgré tous les risques de chavirement, femmes, enfants, hommes, munis de leurs marchandises, de motocyclettes et de vélos sont obligés de traverser à pirogue pour leur survie alimentaire. Les populations riveraines évitent ainsi les détours et les très longs parcours de contournement dans leurs déplacements transfrontaliers entre deux peuples ghanéens et togolais.

¹ Diaz-Olvera & al., 2015, Improvising intermodality and multimodality, empirical findings for Lomé, Togo, *Journal of Case study on transport policy*, pp. 459-467

« LA PHOTO QUI TRANSPORTE »

29- Cinkassé, frontière Togo – Burkina Faso : lorsqu’une moto en transporte une autre

Giorgio BLUNDO, Directeur d’études, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Marseille (France)



Cliché Giorgio Blundo, 22 février 2017, 18h00, marché de Cinkassé (région des Savanes, Togo)

Dans un crépuscule poussiéreux en période d'harmattan, cette moto chinoise, neuve et à peine montée par un gamin d'une dizaine d'années, se prépare à un long voyage de près de 700 km vers le Nord-Est de la Côte d'Ivoire.

Nous sommes à Cinkassé, ville togolaise située à la frontière avec le Burkina Faso et le Ghana. Cette place marchande transfrontalière, au cœur du pays gourma, est depuis les années 1980 un lieu de rupture de charge sur les routes commerciales qui relient le port de Lomé aux pays de l'arrière-pays sahélien. On y trouve des denrées agricoles, ainsi que des marchandises industrielles d'origine majoritairement asiatique, dont les vélos et les motos. Ces dernières, importées depuis la Chine par quelques grossistes locaux fortunés, sont revendues sous douane et acheminées vers les marchés burkinabé, ivoiriens, maliens et ghanéens. Elles sont chargées d'autres

produits achetés HT (pneus de vélo, pièces détachées, savon de lessive en poudre, piles électriques, etc.), dont souvent d'autres motos.

Celle immortalisée sur la photo transporte une motocyclette dans une caisse en bois et trois moteurs. La cargaison est complétée par des chambres à air. Lesté d'un poids de 150 kg, le pilote, qui revendique fièrement le titre de « fraudeur », emprunte, la nuit tombée ou à l'aube, des chemins de brousse à destination des localités de Bolgatanga (Ghana), Ouagadougou (Burkina Faso) ou Bondoukou (Côte d'Ivoire). Il fait partie de convois allant jusqu'à 60 véhicules, pour s'entraider à relever la moto en cas de chute et faire face aux patrouilles de douaniers qui cherchent à les intercepter.

La moto joue ainsi à Cinkassé un rôle central, à la fois comme marchandise et comme vecteur des marchandises exportées frauduleusement.

« **LIEU DU TRANSPORT** »**17- La gare ferroviaire de Dakar : une mutation récente***The Dakar railway station: a recent change*

Ndeye NGOM¹, Bruno LECOQUIERRE² & Jean VARLET³ *

Une mutation exceptionnelle*Une métamorphose très récente du site*

Pendant une douzaine d'années, la gare ferroviaire de Dakar a présenté un aspect vétuste et délabré (Photo1).

Fermée au trafic ferroviaire en 2006, puis abandonnée en 2010, la voilà donc désaffectée et délaissée par le trafic ferroviaire du « Petit Train Bleu » (Photo 3), devenu Petit Train de banlieue. Toujours en activité mais déplacé à 3 km du bâtiment, à Colobane, où les trajets vers la gare de Dakar sont assurés par des correspondances en bus, ce train assure encore la desserte Dakar-Rufisque (avec prolongement jusqu'à Thiès une fois par jour).

Le bâtiment de la gare, fermé au public, devient une « friche transport » (Photo 4).

Dès début 2020, ce même bâtiment est méconnaissable et métamorphosé (Photo 2). Il domine un parvis refait à neuf, sur lequel une impressionnante file d'attente s'allonge pour aller prendre le train, un TER (Photo 5) (ici en fin d'après-midi).



Photo 1- Façade de la gare de Dakar en 2010 (Cliché J.Varlet, 30 octobre 2010)



Photo 2- Façade de la gare de Dakar en 2022 et file d'attente de voyageurs (Cliché B.Lecoquierre, 22 avril 2022)

¹ Maître de conférences en géographie, Université Cheikh Anta Diop, Dakar (Sénégal)

² Professeur émérite, Université Le Havre Normandie

³ Professeur honoraire, Université Savoie Mont Blanc

* nde.ye.ngom@ucad.edu.sn, bruno.lecoquierre@univ-lehavre.fr, jean.varlet@univ-smb.fr



Photo 3-Le Petit train de banlieue
(Cliché L.Piquerey, septembre 2011)



Photo 4- A l'extérieur de la gare, stationnement de rames du
Petit train de banlieue (Cliché J.Varlet, 30/10/ 2010)



Photo 5- Deux rames TER en gare de Dakar (Cliché J-M. Garreau,
février 2023)

Le caractère esthétique du bâtiment de la gare, qui n'a plus rien à voir avec l'aspect de délabrement précédent, révèle une réhabilitation totale.

Sont réactivées les fonctions de transport et de « porte » régionale et urbaine de ce lieu.

Une centralité fonctionnelle urbaine réaffirmée

La gare de Dakar (Fig.1) est localisée sur la bordure nord-est du quartier historique du Plateau, à proximité immédiate de la gare maritime (desservant l'île de Gorée et la Casamance) et environ à mi-chemin entre la Place de l'Indépendance et l'ensemble formé par le Musée des Civilisations noires et le Grand Théâtre National. L'hôtel de ville et le palais présidentiel sont proches, respectivement au nord et au sud de la Place de l'Indépendance (l'ambassade de France se trouvant elle aussi à proximité, à l'est de la

place). Cette simple description illustre bien la centralité aussi bien fonctionnelle que politique de ce quartier de Dakar qui apparaît cependant comme géographiquement excentré dans la péninsule du Cap-Vert.

La gare de Dakar fait donc partie de ce quartier qu'on peut qualifier de central sur le plan de la fonctionnalité urbaine ; sa réouverture récente participe évidemment au renforcement de cette centralité, ceci d'autant plus que les TER qui en partent désormais la relient à la ville nouvelle (encore en construction) de Diamniadio et bientôt à l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

De friche abandonnée, la gare s'est ainsi transformée en une infrastructure moderne attractive et très fréquentée qui est directement reliée aux symboles de modernité que sont la ville nouvelle et l'aéroport pour le Sénégal.

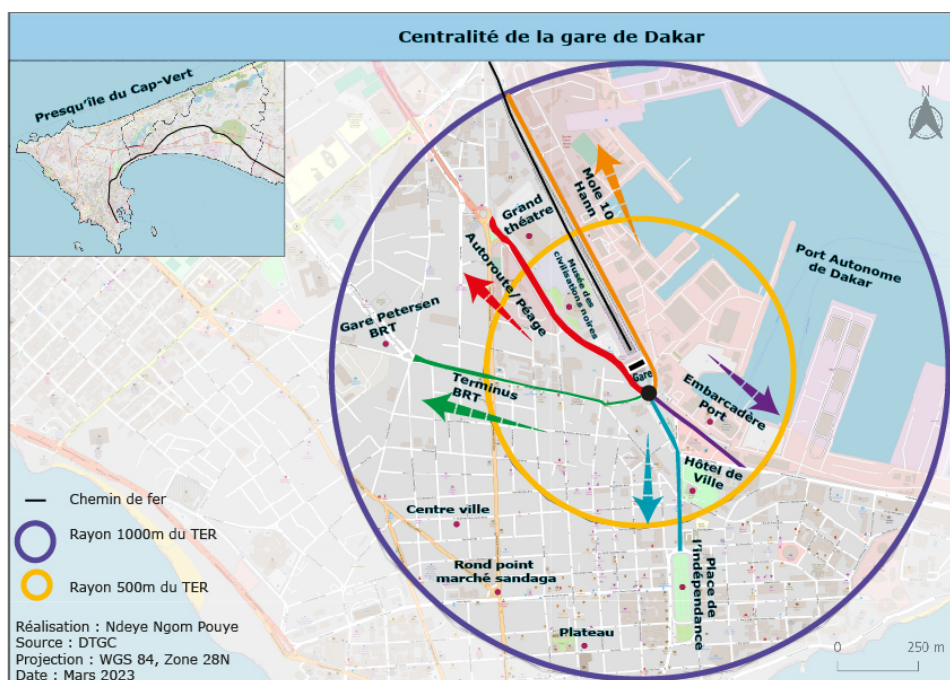


Fig. 1 – Le quartier de la gare dans la centralité de Dakar

Le devenir patrimonial de la gare de Dakar : quatre phases

A l'origine, un bâtiment sommaire (1885-1914)

L'histoire de la création de la gare ferroviaire de Dakar se confond, dans une certaine mesure, avec celle de la ville elle-même (Kpakoum, 1971). Elle est liée d'abord à la construction du chemin de fer reliant Dakar à Saint-Louis (264 km, 16 haltes), puis au statut de capitale de l'Afrique Occidentale Française (AOF) conféré à Dakar en 1905-1908 et à la nécessité de relier celle-ci à Kayes (Mali).

La gare de Dakar est inaugurée le 6 juillet 1885, après la mise en service en 1883 de la ligne de chemin de fer Dakar-Rufisque, laquelle, qui partait du port, sera prolongée plus tard jusqu'à Saint-Louis. Elle se trouvait à environ 700 mètres au nord-est de l'actuelle gare. Le bâtiment était très modeste, de petite taille, et ressemblait davantage à une halte, ne comportant ni abri pour les voyageurs, ni locaux susceptibles de contenir les marchandises et messageries dont la quasi-totalité restait en dépôt sur le quai. Il en sera ainsi pendant une trentaine d'années.

Une gare monumentale (1914-2006)

Les insuffisances de cette gare, notamment l'éloignement du centre-ville de l'époque et l'exiguïté des locaux qui ne répondaient plus aux exigences du trafic, amenèrent à projeter la construction d'une nouvelle gare, appelée « principale gare de Dakar », dont l'implantation est transférée à proximité du centre, au pied du Plateau, en lien avec des préoccupations de géographie urbaine. Sa création relevait d'une vision futuriste de l'urbanisation de cette métropole ouest-africaine en devenir (Seck, 1970). Le facteur économique a été très présent avec une localisation entre le port de Dakar à l'est, le secteur industriel au nord et le secteur commercial et des affaires au sud ; et le choix initial fut de l'implanter au carrefour de larges voies de circulation. Il fallait déjà penser à établir un faisceau de voies structurantes et surtout de permettre un accès facile aux différents secteurs du port de commerce (devenu l'actuel Port Autonome de Dakar). Il fallait également penser à l'extension à faible coût de la desserte locale, appelée à l'époque service Petite Vitesse. Construite entre 1913 et 1914, elle a été livrée à l'exploitation le 1^{er} juin 1914 mais n'a pu être exploitée qu'au lendemain de la Première Guerre mondiale.

La vaste emprise ferroviaire connaît un dédoublement classique des fonctions avec, du côté nord-ouest une gare de marchandises (en fait, quatre petites gares, principales stations de marchandises de la gare principale), et du côté sud une gare de voyageurs qui est le terminus de la ligne.

Sur le plan architectural, à l'image d'autres établissements à Dakar qui lui sont contemporains – entre autres Chambre de Commerce, Hôtel de Ville, IFAN (Institut Fondamental d'Afrique Noire, ex-Institut Français d'Afrique Noire) – la gare frappe par son aspect monumental (Photo 6). Le nouveau bâtiment tranche par ses dimensions (50m x 27m), par sa forme en « U » (une partie centrale et deux ailes latérales d'égales dimensions), par sa hauteur (trois niveaux) et par sa structure qui fait la part belle au métal, dont une charpente métallique qui surplombe le hall principal (« salle des pas perdus »). Sur la façade, faïences et céramiques embellissent l'édifice. La gare est considérée comme « de style d'inspiration orientalisée » (Ricou, 2022).



Photo 6- Façade de la gare de Dakar en 1971
(Source : extraite du mémoire de Pkakoum J., 1971)

Du côté ferroviaire, l'équipement comprend quatre voies d'arrivée et de départ perpendiculaires à la partie centrale du bâtiment des voyageurs, et cinq quais assez larges (entre 2,73 m et 3,75 m) pour faciliter le déroulement des opérations du trafic. Du côté de la ville, à la sortie immédiate de la gare, étaient autrefois alignés toute une série d'attelages (chevaux + charrettes) qui assuraient une intermodalité chemin de fer - route pour les voyageurs ; l'automobile les remplaça peu à peu.

Porte du continent vers Saint-Louis et le Mali, ou porte maritime selon le sens de circulation des personnes, elle est le témoin d'une période coloniale et est classée monument historique.

Au début des années 1950, bien avant l'Indépendance, un projet de grand Centre des Transports Terrestres envisageait le report de la gare de Dakar à Colobane à 3 km plus au nord du centre-ville ; il ne vit jamais le jour.

Une décennie d'incertitudes (2006-2016)

Suit une période troublée au sein de laquelle sont repérées pas moins de quatre vocations différentes.

Entre 2006 et 2010, s'opère une nette dissociation entre le bâtiment de la gare, qui est fermé au trafic ferroviaire, et le trafic ferroviaire qui se poursuit à bonne distance. S'amorce alors une phase de dégradations multiples.

A partir de 2010, fait suite à l'abandon fonctionnel du bâtiment son abandon juridique par la Régie des Chemins de fer du Sénégal qui en décide la fermeture définitive. Quelques activités commerciales non sédentaires se sont installées sur ses abords (Photos 7, 8 et 9). L'idée de démolir la gare est envisagée et même affirmée par le Président de la République, Abdoulaye Wade, d'autant que se concrétise un vaste projet urbain d'aménagement du quartier afin de le transformer en un Pôle culturel : le Grand Théâtre National et le Musée des Civilisations noires sont réalisés en empiétant largement sur l'emprise ferroviaire (gare de marchandises, bâtiments annexes). La gare échappe cependant à un projet de démolition en 2008.

Sous la pression de divers collectifs de sauvegarde du bâtiment, un début de patrimonialisation est entamé : la gare est transformée en espace culturel, moyennant des travaux de sécurisation et de consolidation effectués par *Eiffage Sénégal*. Elle accueille ainsi une succession d'évènements

artistiques (expositions, concerts, rencontres) dont la *Biennale de l'Art africain* fut, en 2012, un exemple emblématique. Lors de cet événement, l'état de délabrement du bâtiment était si avancé que le site était ouvert ; le public a ainsi pu l'apprécier : « *Les murs sont défraîchis, le carrelage à peine visible, le lieu est lugubre et austère. Les escaliers en bois qui mènent à une petite terrasse aménagée dans le hall donnent l'impression de vouloir céder à chaque pas* » disait Mbodji A. (site Sénéweb, 2012).

Avec les élections présidentielles de 2012, voilà la gare prise en étau entre deux visions opposées, en partie liées à la nature du foncier en milieu urbain : celle du président sortant – la démolition – et celle de son concurrent nettement favorable à sa conservation ; le nouveau président, Macky Sall, la conservera donc.

Une réhabilitation majeure (2016 - ...)

Pour la population dakaroise, il était inconcevable de penser Dakar sans sa gare centrale et la question de sa réhabilitation était devenue une urgence, d'autant que la donne a changé avec d'une part la construction du nouvel aéroport situé à une quarantaine de kilomètres à l'est de la ville, hors de la presqu'île du Cap Vert (AIBD, 2017) ; et avec d'autre part la congestion automobile qui affecte toute la presqu'île et pour laquelle des solutions doivent impérativement être trouvées, même si l'autoroute à péage, achevée en 2013 jusqu'à Diamniadio et en 2016 jusqu'à l'AIBD, en absorbe une partie.



Photo 7- Façade de la gare de Dakar en 2011 (Cliché J Varlet, 18 septembre 2011)



Photo 8- Mur oriental de la gare de Dakar en 2010 (Cliché J Varlet, 30/10/ 2010)



Photo 9- Salle des pas perdus de la gare de Dakar (Cliché J Varlet, 30/10/ 2010)



Photo 10 - Salle des pas perdus de la gare de Dakar
(Cliché J-M. Garreau, février 2023)



Photo 11- Façade de la gare de Dakar en 2022
(Cliché B.Lecoquierre, 22 avril 2022)

La politique de transport du Sénégal s'oriente vers une réhabilitation des lignes ferroviaires à l'échelle du territoire national et la mise en circulation de TER entre Dakar et Diamniadio et son prolongement jusqu'à l'AIBD. C'est pourquoi, de 2012 à 2016, si le bâtiment de la gare ne change pas, la réflexion en amont fait un pas de géant pour aboutir à la conception d'une gare restaurée et intégrée dans un concept de desserte ferroviaire moderne.

Dans le cadre d'un projet de TER lancé le 14 décembre 2016, le parti fut pris de réutiliser le bâtiment dans son architecture d'origine en renforçant sa structure avec une ossature en béton armé tout en conservant les façades (Photo 10). Les travaux d'extension ont nécessité la libération des dépendances de la gare. Le 14 janvier 2019, la nouvelle gare est inaugurée par le Président de la République Macky Sall.

Abordant cette lancinante question de la réhabilitation sous un angle plus pragmatique et technique, C. Geffraud (2022) évoque deux principales raisons qui devaient en guider le choix : la réduction considérable de l'empreinte carbone et de la pollution environnementale à travers un réemploi d'un bâtiment existant et la mise en évidence du savoir-faire des architectes et ingénieurs au temps de la colonisation.

L'appel d'offres lancé par l'APIX (Agence pour la Promotion des Investissements et des Grands Travaux de l'Etat sénégalais) a été remporté par l'entreprise *Eiffage Sénégal* qui recourut ensuite à la sous-traitance (CSE, N4AA, Systra GA2D, AREP, etc.). Le hall de gare (2.500 m²) a été entièrement restauré, l'art de la faïence et la céramique ont été utilisés notamment sur la façade pour les inscriptions essentielles (Photos 11 et 12), en supprimant toute allusion au passé colonial.



Photo 12- Détail de la façade de la gare de Dakar
(Cliché B.Lecoquierre, 22 avril 2022)

Comment ne pas souligner le renversement majeur de posture des Sénégalais à travers ce monument emblématique et cette patrimonialisation : voilà un bâtiment d'origine coloniale, passé plusieurs générations plus tard de l'abandon à la réhabilitation, avec réappropriation par la population sénégalaise dans une perspective de grande modernité.

L'exploitation de la ligne entre Dakar et l'aéroport

L'exploitation et la maintenance du TER sont confiées à la Société d'Exploitation du Train Régional de Dakar (SETER), créée en 2018, une filiale du groupe SNCF-Keolis. Cependant, pour assurer la gestion exclusive du patrimoine ferroviaire issu des investissements réalisés dans le cadre du projet TER, une société nationale dénommée SEN-TER SA a été créée, autorisée par une loi votée à l'Assemblée Nationale, la Loi n° 2019-11 du 03 juin 2016.

Ce Train Express Régional, mis en circulation en décembre 2021, assure la desserte entre Dakar et Diamniadio sur 36 km et prochainement jusqu'à l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass, soit un prolongement sur 19 km. Les rames TER circulent sur

deux voies ferrées électrifiées et à écartement standard, en lieu et place de la vieille ligne à voie unique et à écartement métrique. La ligne du TER traverse ainsi 19 communes au sein des régions de Dakar et Thiès. La fréquence des trains est annoncée à 10' le jour et à 20' la nuit, rythme qui n'est pas encore totalement atteint. Trois gares secondaires et neuf haltes ont été réhabilitées ou construites ; une autre gare est en cours de construction à l'AIBD, les travaux y sont quasiment achevés.

Articulé autour d'autres modes de transport, notamment une ligne de Bus Rapid Transit (BRT) en cours de construction, le TER a été pensé de façon moderne avec un futur système de rabattement de transports collectifs vers les gares, notamment celles de Colobane et de Dakar ; l'idée étant de résoudre durablement la question de la mobilité urbaine à Dakar et dans ses environs. Dans l'attente de l'achèvement des travaux, le système actuel continue de procéder à des rabattements informels (mototaxis, taxis clandos).

L'objectif de desserte assigné au TER, durant la première phase de l'exploitation (Dakar-Diamniadio) était de transporter cinquante mille à soixante mille passagers/jour, puis cent quinze mille passagers par jour à l'ouverture de la section Diamniadio-AIBD. La direction générale de la SEN-TER estime que le TER transporte entre quatre-vingt et quatre-vingt-dix mille passagers/jour durant sa première année d'exploitation.

Une hausse de la fréquentation du TER a été notée durant le mois d'août 2022. Selon cette même source, un pic de quatre-vingt-quinze mille passagers a été enregistré lors de la journée du 5 août 2022 : ce pic de fréquentation était lié aux inondations qu'a connues la région de Dakar durant cette période et à l'impraticabilité consécutive de la plupart des routes urbaines, particulièrement en zone périurbaine.

Passagers/jour	1 ^{ère} phase	2 ^e phase
Objectif	50.000 à 60.000	115.000
Trafic 1^{ère} année	80.000 à 90.000	
5 août 2022	95.000	

De sa mise en circulation (27 décembre 2021) au 30 octobre 2022, le TER a transporté un total de 13 millions de passagers, soit 1,8 millions de passagers par mois, rapporte l'Agence de Presse Sénégalaise. Quoiqu'il en soit, la mise en circulation du TER a

permis de façon certaine un report modal en captant une part de l'automobile. Une partie des automobilistes des communes périphériques se situant dans la zone d'influence du TER, et même des usagers réguliers en provenance d'autres régions du Sénégal, préfèrent stationner leurs véhicules au niveau des gares et des haltes qui leur sont plus accessibles et prendre le train. Ce report modal a eu des effets directs sur les usagers : réduire la dépense liée à l'utilisation du véhicule (carburant, péages), éviter les énormes pertes de temps dans les congestions, et éviter la recherche d'une place de stationnement, difficile à trouver en ville. Ces effets directs sur l'automobiliste et sur les captifs des transports collectifs sont des éléments souvent évoqués pour justifier une rentabilité économique et sociale. Si les études d'avant-projet, bouclées en 2016, avaient prévu un taux de rentabilité interne de 11,9 à 14,9% pour la première phase d'exploitation, les autorités de la SEN-TER estiment ce taux à 13% pour la première année d'exploitation.

Conclusion

Ainsi, grâce à cette ligne TER, le Sénégal est devenu le premier État d'Afrique subsaharienne à être doté d'un train express, et le deuxième de l'ensemble du continent africain à disposer d'une liaison ferroviaire reliant le centre-ville à l'aéroport. Ceci étant, l'essentiel est bien dans la tentative de résolution des problèmes d'accessibilité de la capitale depuis et vers le Sénégal tout entier, au-delà de la presque île du Cap-Vert. On comprend mieux toute la pertinence de la révolution que vient de connaître la gare de Dakar, redevenue un lieu majeur du transport dakarois.

Pour aller plus loin

Geffraud C., 2022, Réhabilitation et extension de la gare de Dakar, Contribution dans *Espazum et Tracés*

Kpakoum J., 1971, *Trafic de la gare ferroviaire de Dakar de 1960 à 1970*, Mémoire de maîtrise de géographie, UCAD

Mbodji A., 2012, Projet de démolition de la grande gare de Dakar : une patate chaude entre les mains des nouvelles autorités. Contribution dans *Sénéweb*, (publiée le 17-09-2012)

Ricou X. & Welli M., 2019, *La gare de Dakar. Chef-d'œuvre de l'architecture au Sénégal*, Hémisphères Ed., 192 p.

Seck A., 1970, *Dakar, Métropole ouest-africaine*, Thèse, Mémoire de l'IFAN n°85, 516 p.

« POSITION DE THESE / PhD position »**17 – Robin PUCHACZEWSKI¹****« Observation, évaluation et fabrique des politiques cyclables à l'heure du retour du vélo : le cas de l'agglomération toulousaine »²**

Plus que d'autres, les champs de l'aménagement du territoire et de l'organisation des déplacements sont particulièrement questionnés par l'irruption des questions environnementales. Celles-ci appellent une transition depuis un paradigme centré sur les modes motorisés individuels vers un nouveau paradigme de la mobilité durable. Or, une telle transition appelle non seulement un changement dans les « manières d'agir » mais également dans les « manières de voir » (Gallez, 2015), c'est-à-dire dans la conception des outils et données qui façonnent les représentations et guident l'action au quotidien.

L'étude des politiques en faveur du vélo, telle que la développe cette thèse, est particulièrement utile pour comprendre les interactions entre politiques de mobilité et outils de connaissance. En effet, alors que ce mode était largement pratiqué jusque dans les années 1970, il n'attirait que peu l'attention de la puissance publique. À l'inverse, aujourd'hui, le vélo a connu un « retour » (Papon, 2012 ; Hérans, 2014) dans les centres urbains et semble s'être imposé comme un incontournable des politiques de mobilité durable, mais sa pratique peine à dépasser les 3% de part modale.

Par les objets qu'elle interroge, cette thèse invite donc à reconsidérer le rôle des outils de connaissance dans la construction des politiques cyclables, et plus généralement, des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire, afin de mieux comprendre les freins et les leviers que peut rencontrer une volonté de développement d'une mobilité plus soutenable.

Méthodologie

Cette thèse a pu bénéficier d'un cadre particulier, une convention industrielle de formation par la recherche (Cifre) au sein de Tisséo Collectivités, autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine. Ce contexte a été central dans la réalisation de la recherche et a apporté de nombreux avantages : accès direct au terrain, aux acteurs, aux ressources documentaires...

À partir d'un questionnement ancré dans la géographie et l'aménagement du territoire, la thèse développe une approche transdisciplinaire, faisant notamment appel à la sociologie politique et à la socio-histoire. Le travail de terrain croise deux échelles : celle de l'agglomération toulousaine et celle de l'échelle nationale. La méthodologie est diversifiée :

- L'observation participante au sein du système d'acteurs du vélo local et national,
- Un corpus de 78 entretiens semi-directifs compréhensifs,
- L'analyse de documents et de données diverses,
- Une pratique des territoires à vélo.

En définitive, ce travail est constitué de multiples dialogues : entre fabrique des politiques cyclables et outils de connaissance, entre mondes technique et académique, entre différentes disciplines scientifiques, entre passé et présent, entre national et local.

¹ Université Toulouse Jean Jaurès, LISST-CIEU robin.puchaczewski@pm.me

² Thèse préparée sous la direction de Jean-Pierre Wolff (juillet 2018-juillet 2022) et soutenue le 6 juillet 2022 à l'Université Toulouse Jean-Jaurès, Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires (LISST).

Résultats

Un retour du vélo tangible, mais fragile

La thèse confirme la réalité du retour du vélo, avec une construction « par le bas » des politiques cyclables, impulsée par des acteurs convaincus de la cause vélo. Celui-ci se manifeste par des politiques cyclables d'une ampleur grandissante et par une réaugmentation de la pratique dans certains territoires. Cependant, ce retour est fragile, du fait de 3 grands facteurs (Mercat, 2020) :

- Des limites géographiques : ainsi, à Toulouse comme dans d'autres villes, la hausse de la pratique dans les centres-villes masque une baisse en périphérie.
- Des limites sociologiques : la hausse de la pratique choisie, par des catégories sociales plus visibles (actifs, cadres, hommes...) masque une baisse de la pratique « contrainte » ou vécue comme telle par d'autres catégories de population (retraités, scolaires, classes populaires...).
- Des limites organisationnelles, avec un manque de coordination et de considération pour le vélo.

Des outils de connaissance historiquement façonnés par les référentiels dominants

L'étude des outils de connaissance effectuée dans la thèse s'inscrit dans l'analyse de l'action publique par le prisme de ses instruments, telle que pratiquée en sociologie politique (Lascoumes & Le Galès, 2005). En effet, ceux-ci produisent des effets structurants sur l'action publique : effets de cadrage, de catégorisation et d'inertie (Desrosières, 1993).

Dans le champ qui nous intéresse, un bon exemple est l'enquête mobilité (anciennement Enquête Ménages Déplacements), « couteau suisse » de la connaissance des mobilités. En effet, cet outil n'est pas sans angles morts, qui sont révélateurs des préoccupations qui prévalaient à l'époque de sa conception, dans les années 1950 à 1970 : cet outil a été développé comme support de la modélisation des déplacements, d'abord pour dimensionner des projets de voies rapides urbaines, puis de transports en commun, selon des techniques importées des États-Unis.

L'enquête mobilités reste un outil assez complet qui a su évoluer pour s'adapter aux changements de pratiques des professionnels des transports. Mais un certain nombre de choix de cadrage (exclusion des

mois d'été) ou de catégorisation (regroupement vélo + deux-roues motorisés) ont pu participer à invisibiliser le vélo. Ces effets s'observent y compris au-delà de l'enquête elle-même : par exemple, le recensement de la population de l'Insee ne distingue vélo et deux-roues motorisés que depuis 2015.

Les résultats de la thèse confirment donc que, historiquement, les outils de connaissance sont façonnés par les référentiels dominants. Par la suite, en structurant la vision des mobilités, ils renforcent l'inertie de l'action publique. Ainsi, aujourd'hui, l'enquête mobilité est largement utilisée, de l'évaluation des plans de mobilités à la communication sur les parts modales, et influence donc à son tour les politiques.

Les politiques cyclables à Toulouse, une construction pas à pas

À partir des années 1970, l'agglomération voit se développer progressivement un ensemble de politiques visant à développer le vélo. Devant la difficulté d'obtenir de l'espace et des budgets pour le vélo, les acteurs développent une stratégie qu'ils qualifient d'« opportuniste » : prendre de l'espace pour le vélo à chaque fois que c'est possible, notamment à l'occasion de réfections de voiries ou de projets d'aménagement. Au cours des années, ces politiques se structurent et gagnent en cohérence et en ambition.

Les militants pro-vélo, structurés notamment au sein de l'association Vélo, tiennent un rôle important dans cette évolution en exigeant toujours plus d'aménagements cyclables. Ce sont eux également qui mettent en place certains services vélo pionniers avec l'expérience Movimento et la Maison du Vélo. C'est ainsi un dialogue permanent entre politiques et pratique qui permet la progression du vélo à Toulouse.

Le résultat est un fort développement du réseau cyclable, de 0 à plus de 1.000 km en 50 ans. Cependant, cette méthode trouve aujourd'hui ses limites : d'importantes discontinuités subsistent sur les points les plus difficiles à traiter, qui sont souvent les points les plus critiques pour les cyclistes. On peut les expliquer par 4 grands facteurs : manque de coordination des acteurs, de savoir-faire technique, de moyens financiers, et de considération pour le vélo.

Une accélération du retour du vélo depuis la fin des années 2010

À la fin des années 2010, un certain nombre de voyants sont au vert pour le vélo : dynamique sans précédent pour les réseaux nationaux du vélo (FUB, Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, Vélo & Territoires), baromètre des villes cyclables, plan vélo national financé, aménagements permis par la crise sanitaire. Tout semble indiquer qu'on assiste à une transition vers une nouvelle étape du retour du vélo : diffusion géographique, revalorisation de l'image du vélo qui se traduit notamment par des budgets accrus et de meilleurs arbitrages, et mouvement vers une nouvelle doctrine d'aménagement.

En effet, pour pouvoir obtenir des aménagements cyclables dans des villes encore dominées par l'automobile, les « convaincus » du vélo avaient développé une doctrine du « partage de la voirie », caractérisée par une modération des vitesses automobiles et des aménagements légers et peu coûteux (bandes cyclables, couloirs bus-vélo...). Cependant, lorsque l'enjeu devient de massifier l'usage du vélo pour répondre aux enjeux écologiques, ces aménagements, suffisants pour les cyclistes expérimentés, se révèlent insuffisamment sécurisés pour la majorité de la population.

La demande se fait alors plus forte pour des pistes cyclables séparées de la circulation, ce qui se traduit par l'adaptation de la doctrine dans les organismes nationaux (Cerema) et les grandes métropoles (Réseaux Express Vélo). Ces aménagements impliquent des coûts accrus et une plus forte remise en cause de la place de la voiture, et on peut donc penser qu'ils ont été rendu possibles par la longue première étape du retour du vélo, qui a vu se développer pratique et politiques jusqu'à un effet de cliquet.

Le retour du vélo produit ses propres outils de connaissance

À partir des années 2000, les acteurs du vélo commencent à développer le besoin d'une meilleure connaissance des politiques cyclables et de la pratique du vélo. En l'absence d'initiative au niveau national, ils s'organisent eux-mêmes pour produire ces données. On peut distinguer deux grands types d'acteurs :

- Les collectivités visent principalement la visibilité et la promotion du vélo. Pour ce

faire, elles cherchent à mesurer quantitativement les évolutions de la pratique, accompagnées d'entreprises spécialisées.

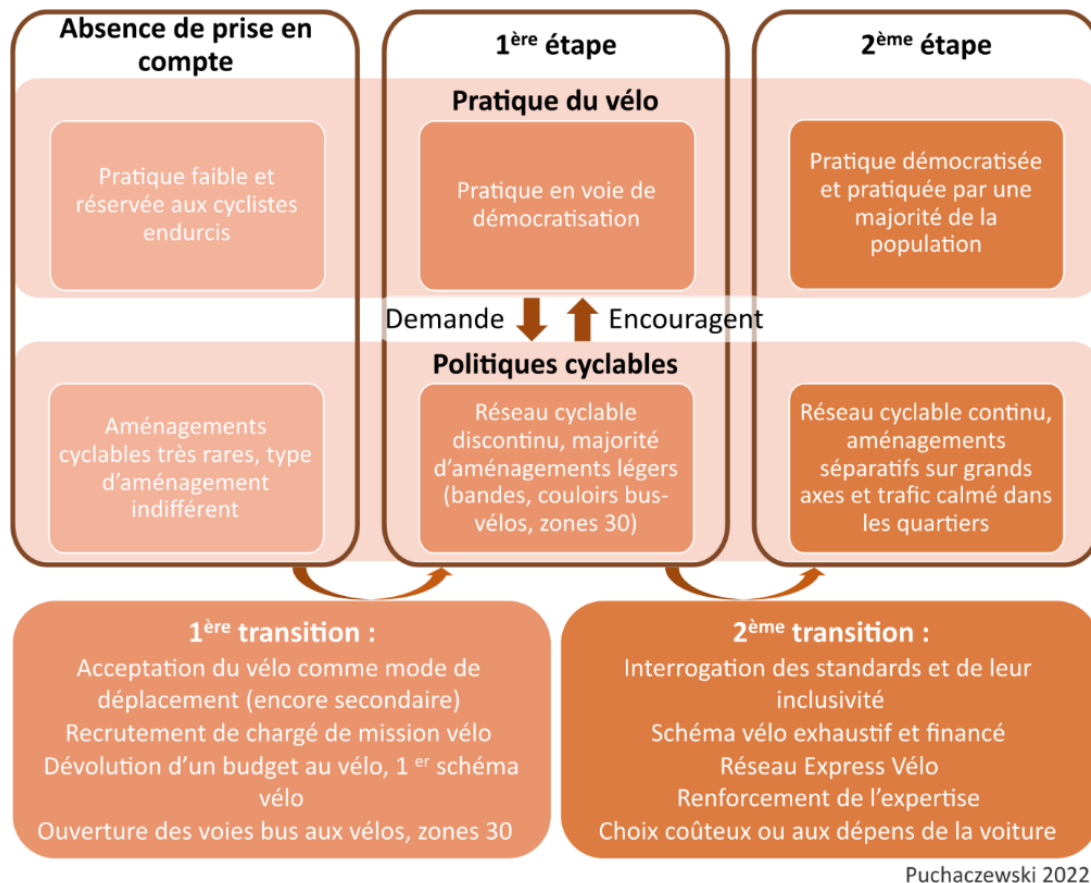
- Les associations conçoivent leurs outils dans un but de plaidoyer. De plus en plus, avec l'aide des outils numériques, elles réussissent à capitaliser sur l'expertise d'usage.

Conclusion et ouverture

Ainsi, les évolutions du système de fabrique des politiques de déplacements se répercutent sur les outils d'observation et d'évaluation ; et ceux-ci contribuent en retour à façonner les cadres de pensée, les représentations et les politiques.

Bibliographie

- Desrosières A., 1993, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, La Découverte.
- Gallez C., 2015, *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, HDR d'Aménagement, Université Paris-Est.
- Héran F., 2014, *Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, La Découverte.
- Lascoumes P. & Le Galès P., 2005, *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po.
- Mercat N., 2020, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*, Direction Générale des Entreprises.
- Papon F., 2012, *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, HDR de sociologie à l'Ifsttar, Université Paris-Est.



« POSITION DE THESE / PhD position »

17 – Robin PUCHACZEWSKI

“Observation, evaluation and production of cycling policies at the time of the return of cycling: the case of the Toulouse urban area”

More than others, the fields of spatial and transportation planning are particularly challenged by the emergence of environmental issues. These call for a transition from a paradigm centred on individual motorised modes to a new paradigm of sustainable mobility. Such a transition calls not only for a change in 'ways of acting' but also in 'ways of seeing' (Gallez 2015), that is, in the design of the tools and data that shape representations and guide daily action.

The study of cycling policies, as developed in this thesis, is particularly useful for understanding the interactions between mobility policies and knowledge instruments. Indeed, in France, while this mode was

widely practised until the 1970s, it attracted little attention from the public authorities. Conversely, today, the bicycle has made a 'comeback' (Papon 2012; Héran 2014) in urban centres and seems to have become an essential part of sustainable mobility policies, but its use remains below the 3% modal share.

Therefore, this thesis invites us to reconsider the role of knowledge instruments in the construction of cycling policies, and more generally, of spatial and transportation planning policies, in order to better understand the obstacles and levers that may be encountered in an ambition to develop more sustainable mobility.

Methodology

This thesis benefited from a particular setting, a *convention industrielle de formation par la recherche (Cifre)* within Tisséo Collectivités, the transportation authority of the Toulouse urban area. This context was central in the realization of the research and brought many advantages: direct access to the field, to the actors, to documentary resources...

Based on a questioning rooted in geography and spatial planning, the thesis develops a transdisciplinary approach, calling on political sociology and socio-history in particular. The fieldwork combines two scales: that of the Toulouse agglomeration and the national scale. The methodology is diversified:

- Participatory observation within the local and national bicycle stakeholder system,
- A corpus of 78 comprehensive semi-structured interviews,
- Analysis of documents and various data,
- Cycling in the territories.

In the end, this work is made up of multiple dialogues: between the manufacture of cycling policies and knowledge tools, between the technical and academic worlds, between different scientific disciplines, between past and present, between national and local.

Results

A tangible but fragile return of cycling

The thesis confirms the reality of the return of cycling, with a "bottom-up" construction of cycling policies, driven by actors convinced of the cause of cycling. This is reflected in the growing scale of cycling policies and a reincrease in cycling in certain areas. However, this return is fragile, due to three main factors (Mercat 2020):

- Geographical limits: in Toulouse, as in other cities, the increase in practice in the city centres masks a decrease in the outskirts.
- Sociological limits: the increase in "chosen" practice by more visible social categories (working people, upper middle classes, men, etc.) masks a drop in "non-chosen" practice or experienced as such by other categories of the population (retired people, schoolchildren, working classes, etc.).

- Organisational limitations, with a lack of coordination and consideration for cycling.

Knowledge tools historically shaped by the dominant frames of reference

The study of knowledge instruments carried out in the thesis is part of the analysis of public action through the prism of its instruments, as practiced in political sociology (Lascoumes, Le Galès 2005). Indeed, these instruments produce structuring effects on public action: framing, categorisation and inertia effects (Desrosières 1993).

In the field that interests us, a good example is the mobility survey (formerly the household travel survey), the 'Swiss army knife' of mobility knowledge. Indeed, this tool is not without its blind spots, which are indicative of the priorities that prevailed at the time of its design, in the 1950s to 1970s: this tool was developed as a support for travel modeling, first to dimension urban expressway projects, then public transport projects, using techniques imported from the United States.

The mobility survey remains a fairly comprehensive tool that has been able to evolve to adapt to changes in the practices of transport professionals. However, a certain number of choices in terms of framing (exclusion of the summer months) or categorisation (grouping together of bicycles, mopeds and motorbikes) may have contributed to the invisibility of cycling. These effects can be seen even beyond the survey itself: for example, the INSEE population census has only distinguished between cycling and motorised two-wheelers since 2015.

The results of the thesis therefore confirm that, historically, knowledge tools are shaped by the dominant frames of reference. Subsequently, by structuring the vision of mobility, they reinforce the inertia of public action. Indeed, today, the mobility survey is widely used, from the evaluation of mobility plans to communication on modal shares, and therefore influences policies in its turn.

Cycling policies in Toulouse, a step-by-step construction

From the 1970s onwards, the urban area gradually saw the development of a series of policies aimed at developing cycling. Faced with the difficulty of obtaining road space and budgets for cycling, the players developed a strategy that they described as

"opportunistic": to take up space for cycling whenever possible, particularly during road repairs or development projects. Over the years, these policies have become more structured, consistent and ambitious.

Pro-bike activists, organised in particular within the Association Vélo, play an important role in this development by demanding more and more cycle facilities. They are also the ones who set up certain pioneering bicycle services with the Movimento experiment and the Maison du Vélo. It is thus a permanent dialogue between policy and practice that allows cycling to progress in Toulouse.

The result is a strong development of the cycle network, from 0 to over 1000 km in 50 years. However, this method has now reached its limits: major discontinuities remain on the most difficult points to treat, which are often the most critical points for cyclists. This can be explained by 4 main factors: lack of coordination of actors, technical know-how, financial means, and consideration for the bicycle.

An acceleration in the return of cycling since the late 2010s

At the end of the 2010s, things looked good for day to day cycling in France: unprecedented momentum for national cycling networks (FUB, Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, Vélo & Territoires), Baromètre des Villes Cyclables, a funded national cycling plan, and developments made possible by the health crisis. Everything seems to indicate that we are witnessing a transition towards a new stage in the return of cycling: geographical spread, revaluation of the image of cycling, which is reflected in increased budgets and better arbitration, and movement towards a new planning doctrine.

Indeed, in order to obtain cycling facilities in cities still dominated by cars, the "convinced" cyclists had developed a doctrine of "road sharing", characterised by a moderation of car speeds and light and inexpensive facilities (cycle lanes, bus-bike lanes, etc.). However, when the aim becomes to massively increase the use of bicycles in order to meet ecological challenges, these facilities, which are sufficient for experienced cyclists, prove to be insufficiently safe for the majority of the population.

The demand for cycle paths separated from traffic is therefore increasing, which is reflected in the adaptation of the doctrine in national bodies (Cerema)

and major cities (Réseaux Express Vélo). These developments involve increased costs and a greater reconsideration of the space allocated to the car, and we can therefore think that they were made possible by the long first stage of the return of cycling, which saw the development of practices and policies until a ratchet effect.

The return of cycling produces its own knowledge instruments

From the 2000s onwards, cycling stakeholders began to develop the need for better knowledge of cycling policies and cycling. In the absence of a national initiative, they organised themselves to produce this data. Two main types of actors can be distinguished:

- The main objective of local authorities is to promote cycling and make it visible. To do this, they seek to quantitatively measure evolutions in cycling practice, accompanied by specialised companies.
- Associations design their tools with advocacy in mind. Increasingly, with the help of digital tools, they manage to capitalise on user expertise.

Conclusion

Thus, the changes in transportation policies have repercussions on the observation and evaluation tools; and these in turn help to shape the frameworks of thought, representations and policies.

Bibliographie

- Desrosières A., 1993, La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique, La Découverte.
- Gallez C., 2015, La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, HDR d'Aménagement, Université Paris-Est.
- Héran F., 2014, Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050, La Découverte.
- Lascoumes P. & Le Galès P., 2005, Gouverner par les instruments, Presses de Sciences Po.
- Mercat N., 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, Direction Générale des Entreprises.
- Papon F., 2012, Le retour du vélo comme mode de déplacement, HDR de sociologie à l'Ifsttar, Université Paris-Est.