



**HAL**  
open science

## La double vie de la moto au Sud du Sahara

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. La double vie de la moto au Sud du Sahara : Usages privés, offre publique. G. Fumey, J. Varlet, P. Zembri. Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports, Ellipses, pp.117-126, 2009. halshs-00822995

**HAL Id: halshs-00822995**

**<https://shs.hal.science/halshs-00822995>**

Submitted on 17 May 2013

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

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

manuscrit auteur, référence :

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 G. Fumey, J. Varlet, P. Zembri (éds), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ed. Ellipses, pp. 117-126.

---

## **LA DOUBLE VIE DE LA MOTO AU SUD DU SAHARA : USAGES PRIVÉS, OFFRE PUBLIQUE**

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHET  
Laboratoire d'Economie des Transports  
Université de Lyon (ENTPE)

Maïdadi SAHABANA  
Communauté Urbaine de  
Douala

### **Résumé**

Les villes d'Afrique subsaharienne se trouvent simultanément confrontées aux déficiences du transport collectif et aux faibles taux d'équipement des ménages en voitures. Dans ce contexte, quel rôle peut jouer le deux-roues moteur ? A partir des exemples de Niamey et Douala, nous montrons qu'utilisé comme mode individuel, il prend toute sa place au sein d'une rigide hiérarchie modale où il se positionne comme un succédané de la voiture. Comme mode collectif, il constitue une réponse « par le bas » innovante à la crise multiforme des villes, réponse dont la durabilité environnementale est toutefois sujette à caution.

### **Abstract**

Sub-Saharan Africa cities are simultaneously confronted with deficiencies of public transport and low levels of household car ownership. Which role can motorised two-wheelers play in this context? The case studies of Niamey and Douala show that the motorised two-wheeler used as a private mode of transport occupies a specific position within a rigid modal hierarchy where it appears as an ersatz for the car. As a mode of public transport, it represents an innovative bottom-up response to the multiform crisis of cities, even though the sustainability of this response may be questioned.

Considérer le deux-roues moteur dans les villes africaines comme un objet d'analyse à part entière se justifie par un triple constat quant à la situation des transports dans ces villes, tout particulièrement en Afrique centrale et de l'Ouest.

Le premier constat est celui de l'absence de constructeurs de véhicules et plus largement d'une grande dépendance des systèmes de transport africains vis-à-vis de choix technologiques et de matériels importés. Certains pays ont accueilli par le passé ou disposent encore d'usines d'assemblage, mais cette présence n'a pas suscité de stratégies des constructeurs étrangers intégrant les spécificités géographiques et sociales dans la conception des véhicules. Certes, les mécaniciens locaux font clairement montre de capacités d'innovation lorsqu'ils renforcent

les lames des suspensions pour que les poids lourds acceptent des charges plus importantes, lorsque des camions sont partiellement reconvertis pour transporter des passagers ou encore lorsque des porte-bagages rendent les bicyclettes mieux adaptées au transport de marchandises. Mais ces innovations se greffent sur une technologie importée, donc sans remise en cause radicale des choix technologiques majeurs effectués dans et pour d'autres contextes. Faut-il en conclure que cette forte dépendance technologique impose aux politiques d'offre de transport comme aux pratiques des citoyens dans les villes africaines de n'être qu'une copie des politiques et des pratiques des pays exportateurs ?

Le deuxième constat s'appuie sur la littérature scientifique ou technique existante. Des approches par mode de transport ont montré le poids des spécificités locales dans les usages qui en sont ou non faits. Ainsi, la bicyclette, peu coûteuse mais fortement associée à des situations de pauvreté et à la vie au village (Pochet, 2002), ne se développe guère, même si la crise économique qui pèse sur les budgets familiaux lui est a priori favorable. L'utilisation de la voiture, engin rare et convoité, se diffuse bien au delà du cercle de ses seuls possesseurs. Cette diffusion renvoie très largement à une contrainte sociale, la nécessité de préserver une certaine redistribution communautaire sans laquelle la réussite associée à la possession du véhicule n'est pas pleinement reconnue (Diaz Olvera et al., 2008). Dans les deux cas, les pratiques ne sont pas le pur reflet de contraintes ou de ressources technologiques mais résultent de leur relecture au prisme des codes culturels locaux.

Enfin, le dernier constat s'appuie sur une évidence visuelle dès lors que l'on est amené à se rendre dans les grandes villes africaines. Si les années 80 et 90 ont été marquées par la disparition des entreprises publiques remplacées par un foisonnement d'artisans et la diminution corrélative des tailles des véhicules, la fin du siècle dernier et les premières années de celui-ci ont vu ce mouvement s'amplifier avec l'essor très rapide du transport public en deux-roues moteur. Les motos-taxis, bénéficiant de l'existence de facteurs de production bon marché et abondants (taux de chômage élevé, importation clandestine de véhicules et de carburant, motos chinoises...), sont maintenant présents dans de très nombreuses villes, jusqu'à constituer dans certaines le premier mode de transport collectif. En dépit de l'hostilité des autres transporteurs et des velléités de restriction de l'activité manifestées par les pouvoirs publics qui y voient une source d'insécurité et de pollution, une telle floraison suggère que cette innovation répond à une demande réelle des citoyens.

Nous essaierons ici d'appréhender dans quelle mesure les deux-roues moteur présentent dans les villes d'Afrique subsaharienne des usages innovants et quelle perception en ont les citoyens. Les données sont issues de l'analyse secondaire d'enquêtes-ménages transport et d'entretiens individuels conduits en 1996 à Niamey où les deux-roues moteur sont uniquement utilisés comme mode individuel et en 2003 à Douala où ils sont principalement utilisés comme mode de transport collectif, sous le nom de *bendskins*.

## **1. Des usagers aux profils différenciés**

La marche à pied est le moyen de transport le plus répandu dans les villes africaines. Ainsi, un jour moyen, trois Niaméens sur cinq s'étant déplacés, un Doualais sur trois doivent s'en contenter. L'écart entre les deux villes provient de différences de niveau de vie mais aussi d'un recours accru aux deux-roues moteur à Douala. Alors qu'ils sont proportionnellement près de trois fois moins nombreux à Douala, leur mise en exploitation commerciale en permet une diffusion bien plus large. Ainsi, près de 28 % des citoyens utilisent un *bendskin* un jour donné, soit comme mode de transport principal, situation la plus fréquente, soit en

complément d'un trajet en taxi collectif ou un bus, taux à comparer aux 9 % qui utilisent une moto ou une mobbylette privée à Niamey. La pénétration du bendskin sur le marché des transports publics de Douala aura ainsi été rapide et massive : alors que son apparition date des journées « villes mortes » de 1992, 11 ans plus tard un usager des transports publics sur deux utilise les bendskins.

Les utilisateurs du deux-roues moteur individuel se caractérisent dans chaque ville par des fréquences de déplacement élevées, plus de six déplacements journaliers contre 4,5 en moyenne. Le mode se rapproche en cela de la voiture particulière, d'autant qu'il permet par la variété des lieux accessibles une mobilité à l'échelle de la ville. L'utilisateur du bendskin, et *a fortiori* celui mobilisant à la fois bendskin et transport collectif traditionnel pour assurer ses besoins de mobilité, apparaît plus mobile que le Doualais « moyen » mais aussi que celui qui s'appuie uniquement sur les transports collectifs classiques.

Ces déplacements plus nombreux et plus diversifiés sont-ils liés à des caractéristiques intrinsèques du deux-roues moteur ou s'expliquent-ils par des spécificités de ses usagers et des besoins de mobilité particuliers ?

### *1.1. A Niamey, un homme, d'âge et de statut moyens...*

Le deux-roues moteur se révèle être à Niamey un mode très masculin, à près de 90 % lorsqu'il est le seul mode mécanisé utilisé dans la journée et à plus de 75 % sinon, apanage des salariés (plus de la moitié des utilisateurs). Plus précisément, ce sont des actifs aux revenus moyens, tandis que l'accès à la voiture se retrouve plus chez les cadres ou chez de riches indépendants (commerçants de gros...). Contraintes économiques et de statut obligent, il s'agit de chefs de ménage (à 60 %), plus rarement de grands enfants du chef. Plus de la moitié de ses utilisateurs ont entre 18 et 34 ans, un tiers entre 35 et 55 ans.

Le deux-roues moteur constitue ainsi une étape intermédiaire dans une hiérarchie modale qui reflète fidèlement la hiérarchie sociale, comme à Ouagadougou ou Bamako (Diaz Olvera et al., 2002). Parmi les hommes chefs de ménage, 17 % de ceux appartenant au quintile le plus aisé de revenu en disposent en permanence, contre 34 % dans le quintile précédent, ces taux montant à 40 et 50 % dès lors que l'on ne prend plus en compte ceux bénéficiant en permanence d'une voiture. Pour reprendre les termes de Jambes (1994: 184, 199), si la possession d'une voiture est « *encore largement réservée à l'élite* », celle d'un deux-roues moteur révèle « *l'appartenance à la strate moyenne* ».

Au delà de la forte cohérence entre hiérarchie modale et hiérarchie sociale, un examen plus attentif montre que, comme pour l'automobile (Diaz Olvera et al., 2008), l'usage du deux-roues moteur se diffuse au delà du champ des citadins en disposant en permanence. Voiture ou deux-roues moteur, trois types d'utilisateurs se distinguent selon le degré de disponibilité du véhicule. Les utilisateurs exclusifs sont ceux dont le ménage possède un véhicule du type considéré et qui en disposent au quotidien. Les usagers apparentés appartiennent eux aussi à un ménage équipé, mais n'ont pas cette disponibilité quotidienne du véhicule du ménage. Enfin les usagers dépourvus, appartenant à des ménages non équipés, n'y accèdent que par connaissances ou professionnellement. Or, ces trois catégories présentent des formes d'usage du deux-roues moteur sensiblement différentes.

A l'image de leurs homologues automobilistes, les utilisateurs exclusifs n'abandonnent qu'exceptionnellement le guidon pour le confier à un autre voyageur et devenir passager. Le deux-roues moteur est de plus le seul mode mécanisé qu'ils utilisent. Comparés à ce groupe

dominant, les deux autres catégories présentent des formes d'accès au mode dégradées mais qui leur permettent néanmoins de se déplacer sensiblement plus que les citadins n'y ayant pas accédé. Usagers apparentés et dépourvus ont en commun d'être des groupes plus jeunes et plus féminisés, moins éduqués et comptant moins d'actifs salariés que les utilisateurs exclusifs. Leur accès à la moto passant essentiellement ou exclusivement par le recours à un véhicule extérieur au ménage, ils en sont très majoritairement passagers. Ils y accèdent notamment à l'occasion de déplacements motivés par la sociabilité. Dans ce cas, les parcours inscrits dans des allers et retours dominant très largement chez les usagers exclusifs (81 %), un peu moins chez les usagers apparentés (71 %) et sont minoritaires chez les usagers dépourvus (41 %). Ces configurations différenciées traduisent ainsi un degré de maîtrise du mode très contrasté entre catégories d'utilisateurs.

Comme la voiture, le deux-roues moteur se diffuse donc au delà du cercle limité des citadins qui en disposent aisément et de façon autonome et apparaît pour ceux qui n'y accèdent qu'épisodiquement comme un mode d'opportunité, en particulier pour la sociabilité. Mais cette diffusion se révèle beaucoup plus faible que pour l'automobile. Représentant 70 % des usagers totaux du mode, les utilisateurs exclusifs du deux-roues moteur dominant très largement vis-à-vis des deux autres groupes d'usagers, alors qu'ils ne sont que 40 % pour la voiture. Ce déséquilibre entre les deux modes renvoie à leurs modalités de partage, la spécificité notable étant une mise en commun plus restreinte du deux-roues moteur au sein du ménage, soit entre générations, soit même entre mari et femme(s). Il faut alors sortir du ménage pour accéder à un engin, ce qui n'était pas aussi systématique pour la voiture. Peut-être faut-il y voir l'écho des propos de Sountalma (1991: 151), concernant Niamey : « *Quelquefois l'usage d'un véhicule permettra davantage de sorties faites conjointement par le mari et la femme [...]. Autrement, s'il arrive au mari et à la femme de paraître aux yeux de tous, hors du cocon de protection qu'est la voiture, ils doivent le faire dans le respect du maintien de l'inégalité et de la complémentarité des sexes* ». En effet, si l'automobile assure simultanément « *the security of the domestic and the excitement of the outside* » (Miller, 1994: 245), voire permet pour les femmes, comme le port du voile, « *a kind of limited seclusion* » (Cooper, 1997: 213), ce n'est le cas ni du vélomoteur, ni du cyclomoteur. L'usage simultané d'un deux-roues moteur par deux personnes est alors socialement mieux accepté s'il s'agit de collègues ou d'amis du même sexe.

Si l'on s'intéresse aux différenciations sociales à l'œuvre dans l'usage individuel du deux-roues moteur, on retrouve donc une population au profil socio-démographique proche de celle disposant d'une voiture, mais un peu moins favorisée économiquement. Le deux-roues moteur utilisé à titre privé définit une pratique certes moins distinctive que la voiture particulière mais bien plus proche de celle-ci que d'un usage quotidien des transports en commun.

### *1.2. A Douala, des usagers plus jeunes et plus pauvres*

Première différence, de taille, avec l'usage privé du deux-roues moteur, le moto-taxi est une pratique moins masculine : parmi l'ensemble des usagers des bendskins, 46 % sont des hommes. Second trait divergent, il s'agit ici d'une population d'adultes jeunes : 69 % ont de 18 à 34 ans, alors que cette catégorie d'âge ne représente que 42 % des usagers des autres transports collectifs, 36 % des marcheurs et 15 % des automobilistes. S'il vaut mieux être majeur -pour des raisons de sécurité- et en bonne forme -pour des raisons de confort-, l'âge n'explique pas tout. Les difficultés économiques grandissantes, qui compliquent l'insertion sociale des jeunes, aux revenus souvent limités, désignent ces derniers comme public privilégié de ce mode de transport.

Le bendskin apparaît bien comme le mode motorisé le plus utilisé par les pauvres à Douala. Certes, la population économiquement active constitue 70 % des utilisateurs et l'on sait que ce ne sont pas les actifs qui sont les plus pauvres. Mais là encore, ce qui distingue la pratique collective du deux-roues moteur de son usage privé, c'est le fait qu'on a plus affaire ici aux actifs pauvres. Alors qu'à Niamey les « pauvres » (situés en dessous du revenu médian) ne comptent que pour 21 % des utilisateurs de moto lorsque celle-ci est utilisée à l'exclusion d'un autre mode motorisé, à Douala ils représentent 45 % des utilisateurs de bendskins, là encore avec une sous-représentation relative du quartile le plus pauvre.

Comparé aux usagers des transports collectifs classiques, les utilisateurs des bendskins apparaissent également relativement plus pauvres. Deux hypothèses complémentaires peuvent être avancées pour expliquer ce phénomène : soit un choix raisonné en faveur des bendskins, ces derniers étant, par exemple pour de petits trajets en centre-ville, plus abordables que les taxis collectifs, soit un choix fortement subi, l'éloignement de certaines périphéries pauvres et le mauvais état des voies de desserte y laissant les motos-taxis sans réelle concurrence. Les bendskins apparaissent ainsi plus complémentaires que concurrents des autres formes de transport collectif, tant dans les zones très denses que dans des parties de la ville difficiles à desservir par des véhicules à quatre roues. Mais ils ne permettent pas à eux seuls de compenser les écarts d'accessibilité à la ville existant entre zones résidentielles.

Enfin, revenons sur la question initiale quant à un éventuel surplus de mobilité rendu possible par les motos-taxis. A catégorie donnée, les usagers des bendskins, notamment les hommes actifs, se déplacent un peu plus que les utilisateurs de transports publics. Ce surplus de déplacements semble indiquer que ce mode de transport répond à des besoins non satisfaits plus qu'il ne se substitue à un autre mode collectif. Bénéficie-t-il pour autant d'une image positive auprès des citoyens ?

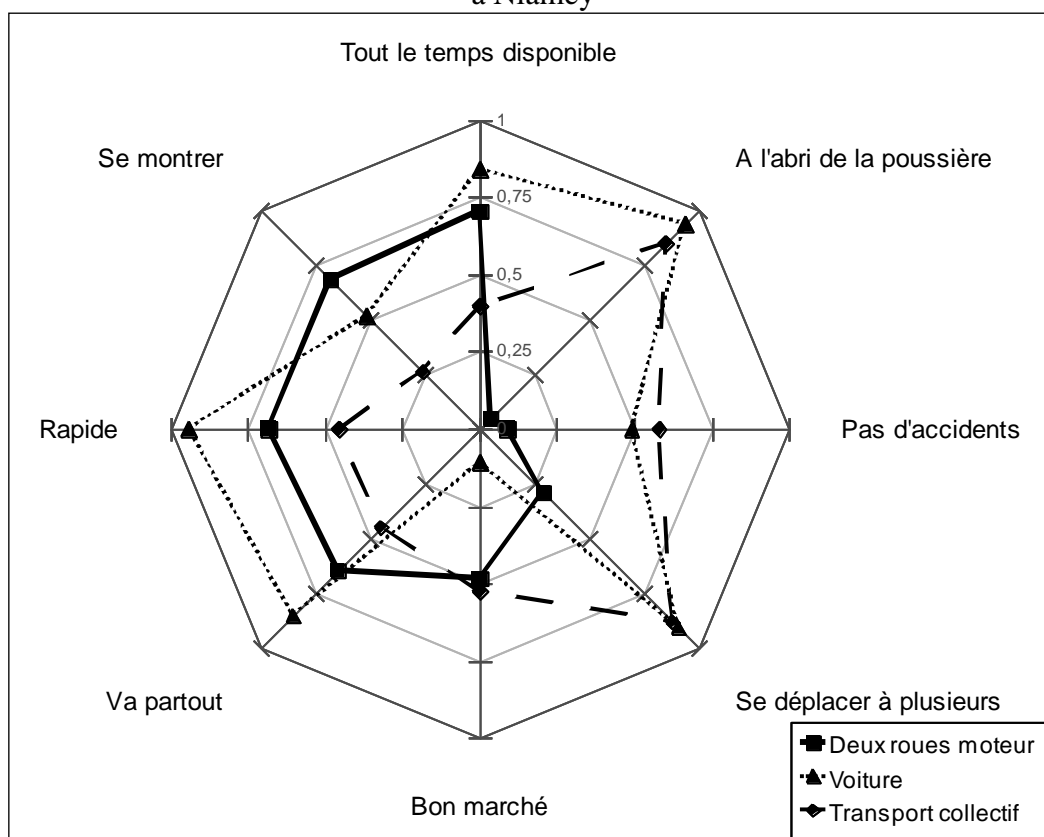
## **2. Une image ambivalente**

Dans les deux villes, les enquêtés ont pu préciser leur opinion sur les différents modes, en indiquant si, pour eux, ils satisfaisaient ou non à un ensemble de critères (8 à Niamey, 9 à Douala) relevant du coût et de la qualité du service proposé. Les critères diffèrent quelque peu entre les deux cas, tout comme la méthode de recueil : à Douala, les questions sur un mode n'ont été posées qu'à ses utilisateurs tandis que tous les enquêtés étaient sollicités à Niamey. Une comparaison terme à terme n'est donc pas possible, mais ces indicateurs permettent néanmoins d'isoler sans ambiguïté les principaux avantages et inconvénients des deux-roues moteur par rapport aux autres modes.

### *2.1. A Niamey, la moto individuelle en demi-teinte*

A Niamey, mais il en va de même dans d'autres villes (Diaz Olvera et al., 2008), la voiture suscite une quasi-unanimité (Figure 1). La sécurité est plus discutée, mais aucun moyen de transport ne paraît en mesure d'assurer des déplacements à l'abri des accidents ou des agressions et seuls les transports collectifs obtiennent un meilleur score que l'automobile pour ce critère. La capacité à exhiber sa position fait également débat, ce qui s'explique peut-être par la contrainte climatique qui amène à rêver de vitres fumées et de climatisation, entraînant ainsi de fait une certaine invisibilité aux yeux des autres citoyens. Enfin, seule l'infime minorité de citoyens très aisés peut s'affranchir des questions de coût, à l'achat et à l'usage. En regard, les autres moyens de transport font pâle figure, tout particulièrement la marche et la bicyclette (non représentées sur la figure) qui suscitent très peu d'approbation.

Figure 1 : Perception de la moto individuelle, de la voiture et des transports collectifs à Niamey



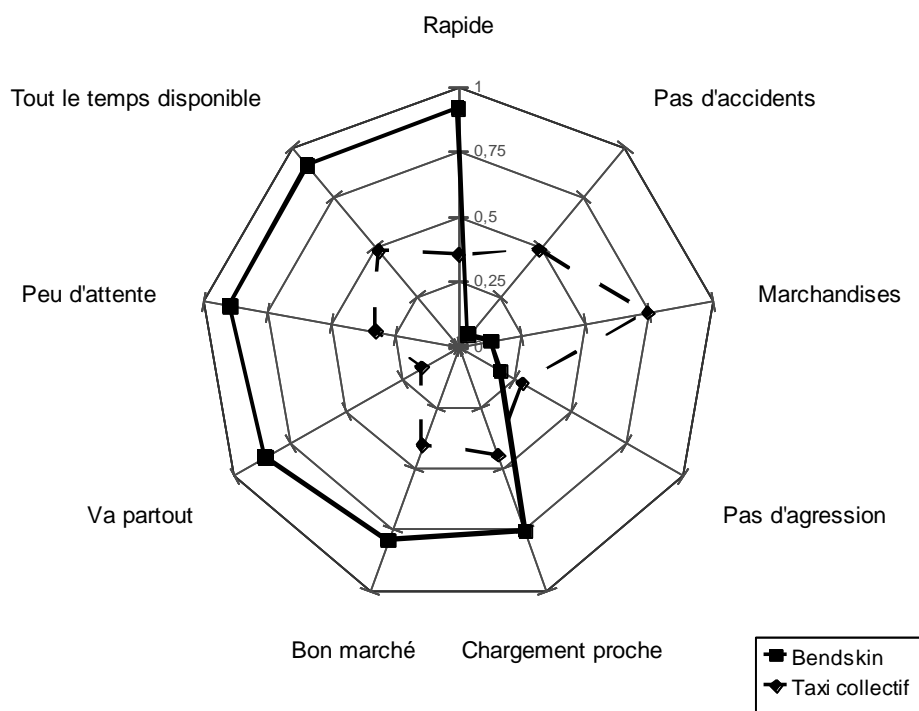
Les atouts de la moto renvoient aux dimensions abstraites de la qualité de service (aller n'importe où, n'importe quand et gagner du temps), mais sans jamais rassembler plus des trois quarts des répondants. A contrario, l'unanimité est très forte en ce qui concerne les carences du mode : dangerosité, exposition aux intempéries et, à un moindre degré, possibilité de se déplacer à plusieurs. Les transports collectifs présentent une image inversée de celle de la moto. Ce sont les qualités concrètes qui sont le plus souvent relevées, au détriment des dimensions plus abstraites mais sans que ces dernières ne descendent toutefois en dessous d'un quart d'opinions favorables. Enfin, les deux modes se situent au même niveau en ce qui concerne le dernier item, le coût, un Niaméen sur deux considérant qu'ils sont bon marché. Cette proximité est toutefois trompeuse car si le coût d'usage de la moto est proche de celui des modes collectifs les moins onéreux (100 Fcfa par trajet), son usage intensif la rend deux fois plus chère sur une base mensuelle.

Le deux-roues moteur utilisé de façon privée présente donc une image contrastée, un peu plus favorable toutefois chez ses utilisateurs que chez les autres Niaméens. Cette « prime » au mode utilisé n'est pas propre à la moto puisqu'on la retrouve également pour les autres moyens de transport. Elle traduit la rationalité sous contrainte du choix modal mais reflète aussi un phénomène de réduction des dissonances cognitives observé dans différents contextes (Golob et al., 1979 ; Kaufmann, Bassand, 1996), qui consiste à rapprocher attitudes et comportement effectif par une survalorisation de ses pratiques.

## 2.2. A Douala, la perception très contrastée des bendskins

A Douala, le moto-taxi permet d'échapper aux embouteillages et n'est contraint ni par les arrêts fréquents ni par les détours pour embarquer ou débarquer d'autres clients, ce qui explique que ses utilisateurs sont quasi unanimes à le trouver rapide (Figure 2). A l'inverse, aucun des autres modes de transport collectif ne recueille une majorité d'opinions favorables à ce propos et notamment pas le taxi collectif. Ces gains de temps sur le trajet sont d'autant plus appréciables que plus de neuf utilisateurs sur dix considèrent qu'« il y en a tout le temps » et que le temps d'attente est réduit.

Figure 2 : Perception des bendskins et des taxis collectifs à Douala



Permettant une meilleure maîtrise du temps que ses concurrents, le bendskin facilite aussi le rapport à l'espace. Dans des agglomérations où le réseau viaire est réduit et dégradé, il permet d'accéder à des endroits difficiles ou interdits aux autres véhicules. 86 % de ses utilisateurs considèrent qu'il va partout et plus des trois quarts estiment que le point de chargement est proche de leur domicile. Seule nuance, les usagers des zones enclavées ne sont plus qu'un sur deux à considérer que le point de chargement est proche du domicile. Mais, d'une part, la situation est encore pire pour les utilisateurs du taxi collectif qui ne sont que 6 % à pouvoir le prendre à proximité du domicile et, d'autre part, si l'aller est parfois compliqué, le retour permet de bénéficier d'un service porte-à-porte, comme le résume une commerçante installée au marché central : « [Au] retour du marché, je prends le bendskin [...] parce que c'est plus rapide et surtout que ça me laisse directement à la maison ». Sur ces différents aspects, les autres modes collectifs s'avèrent peu appréciés et ne recueillent jamais plus d'une moitié d'opinions favorables.

Pour quatre usagers sur cinq, le bendskin est bon marché. C'est le mode qui récolte le plus



d'opinions favorables sur ce point, pratiquement à égalité avec les autobus, mais loin devant le taxi collectif, le minibus ou encore le taxi clandestin. Le coût d'un déplacement réalisé en moto-taxi représente, en moyenne, les deux tiers de celui d'un déplacement en taxi collectif (122 Fcfa contre 185 Fcfa) et reste légèrement inférieur à celui d'un trajet en autobus. Mais à deux comme à quatre roues, le tarif « officiel » (100 Fcfa pour le bendskin, 150 pour le taxi) est à tout moment négociable, tant par le chauffeur que par le client : 65 % des trajets en moto-taxi ont coûté 100 Fcfa, mais 21 % ont atteint 150 Fcfa (soit le tarif du taxi) et 13 % au moins 200 Fcfa : « *Ils ont des moments très tôt le matin, vous payez 125, dès qu'ils sont beaucoup, si on les trouve, ils prennent 100 F [...] par exemple quand la distance est longue, vous trouvez difficilement... avec ce que vous avez en poche* » (maçon vendant actuellement des vivriers, habitant en périphérie). Le prix pratiqué est directement lié à la longueur du parcours. Ainsi, il augmente d'un tiers lorsque la durée en bendskin passe de moins de 5 minutes à plus de 20 et fait plus que doubler entre les déplacements en taxi ne dépassant pas 5 minutes et ceux de plus de trois quarts d'heure. Au bout du compte, comme le précise une vendeuse de poisson habitant en première périphérie, « *Le bendskin, c'est bon seulement pour les courtes distances, surtout pour entrer dans les quartiers* ».

Si les opinions sur les motos-taxis sont très positives sur de multiples aspects, à l'inverse, les enquêtés sont quasi-unanimes pour souligner les risques d'accidents et d'agressions encourus, à tel point que certains citoyens affirment préférer « *marcher que de prendre le bendskin car les bendskineurs ne sont pas fiables, [...] agressent et font régulièrement [des accidents]* » (un menuisier habitant de l'autre côté du fleuve). Si les Doualais se sentent moins en sécurité en moto-taxi que dans les autres transports publics, les conducteurs de moto-taxi représentent également des cibles faciles pour des voleurs qui les attirent dans des zones isolées pour les dépouiller, l'écho de tels forfaits apparaissant régulièrement dans la presse. Enfin, très rares sont ceux qui considèrent que l'on peut transporter des marchandises en bendskin, résultat en partie contredit par des pratiques observées au quotidien. Les boulangers recourent de plus en plus aux bendskins pour approvisionner les épiciers et les vendeuses de plats cuisinés dans les quartiers, les commerçantes y font appel pour s'approvisionner...

Certes, les opinions ne sont probablement pas aussi favorables chez les Doualais qui n'utilisent pas le bendskin. Mais il se dégage une image proche de celle des deux-roues moteur privés chez les Niaméens, écartelée entre le rejet de l'insécurité du mode et la survalorisation de sa flexibilité, image beaucoup plus contrastée que pour la bicyclette ou la voiture.

### **3. Conclusion**

Divers enseignements peuvent être tirés de cette comparaison entre les cas de Niamey et Douala, même s'il s'agit de deux photographies prises à des dates différentes. L'usage du deux-roues moteur, privé ou collectif, permet aux citoyens de se déplacer plus et d'effectuer des trajets qui ne pourraient pas être couverts par d'autres modes. Simultanément, ses atouts se révèlent, aux yeux des citoyens, plus complémentaires que concurrents de ceux des autres modes, notamment collectifs. Dans des villes où le lot commun est la pénurie d'infrastructures routières et de transports collectifs, il permet d'améliorer l'accessibilité, spatiale mais aussi temporelle, des populations à revenus moyens et, dans le cas d'un usage collectif, de la frange la moins défavorisée des citoyens pauvres. Cette meilleure accessibilité contribue à faciliter l'accès aux ressources (économiques et sociales) et à limiter, dans une certaine mesure, les effets des processus inégalitaires à l'œuvre dans les villes subsahariennes. Il n'y a toutefois pas là de solution miracle à la crise du transport urbain. Le moto-taxi ne

constitue tout d'abord qu'une réponse partielle aux besoins de déplacement. D'une part, s'il répond bien à des déplacements diffus sur de courtes distances tels que la desserte interne des périphéries enclavées, il se révèle moins adapté à des liaisons centre-périphérie à forte demande. D'autre part, il ne s'adresse pas aux citadins les plus pauvres, même si son prix plus faible lui permet d'élargir la clientèle traditionnelle des transports collectifs. Enfin, des contradictions internes apparaissent quant à sa pérennisation. Dans l'échelle des métiers du transport, les conducteurs de motos-taxis sont parmi les moins bien lotis, subissant tout à la fois une forte exposition aux accidents et à la pollution, une grande amplitude horaire, des conditions de travail pénibles, de bas niveaux de rémunération et une position de faiblesse face aux propriétaires de véhicules.

Un tel bilan du développement des motos-taxis n'est bien sûr pas exhaustif. A son crédit, il conviendrait de mentionner la dynamique de création d'emplois qui l'accompagne, directs (les chauffeurs) mais aussi indirects avec le foisonnement des activités connexes (vente de carburant au détail, réparation des engins...), même s'il s'agit le plus souvent de « petits boulots ». Plus largement encore, un bilan collectif ne pourrait éviter de prendre en compte au débit les externalités induites, de plus en plus préoccupantes au fur et à mesure que le nombre de véhicules s'accroît : pollution atmosphérique et sonore, insécurité routière, problème de santé publique, congestion.

Si le bilan global du deux-roues moteur évalué à l'aune du fonctionnement du système urbain s'avère donc mitigé, son évaluation nécessite des travaux ultérieurs pour être consolidée. Pour autant, la réponse à la première question formulée en introduction s'avère largement négative : l'absence de constructeurs de véhicules n'est pas un frein au développement de pratiques innovantes. Alors que les formes d'usage privé des deux-roues moteur résultent très largement d'une appropriation individuelle du mode, assez loin de la diversité des pratiques de la voiture, le développement du moto-taxi manifeste une capacité d'innovation certaine de la part des entrepreneurs locaux. Mais pour que ces pratiques se pérennisent et bénéficient pleinement à la collectivité, encore faut-il qu'à court terme les acteurs institutionnels proposent des formes d'organisation et de régulation innovantes du système de transport urbain, afin d'intégrer cette nouvelle offre dans un ensemble articulé et hiérarchisé.

## **Bibliographie**

- COOPER, B. M. (1997), Gender, movement, and history: social and spatial transformations in 20<sup>th</sup> century Maradi, Niger. *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 15, 195-221.
- DIAZ OLVERA L. ; PLAT D. ; POCHEP P. (2002), Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in Y. BUSSIERE, J.-L. MADRE, (éds), *Démographie et transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, pp. 289-315.
- DIAZ OLVERA L. ; PLAT D. ; POCHEP P. (2008), Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne, in F. CLOCHARD, A. ROCCI, S. VINCENT, (éds), *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, coll. « Dossiers Sciences Humaines et Sociales - Consommations et sociétés », pp. 199-211.
- GOLOB T.F. ; HOROWITZ A.D. ; WACHS M. (1979), Attitude-Behaviour Relationships in Travel Demand Modelling, in D.A. HENSHER, P. R. STOPHER (eds.) *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 739-757.
- JAMBES J. P. (1996), Typologie de l'espace urbain sahélien. Le cas de la ville de Niamey, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 49, pp. 317-330.

- KAUFMANN V. ; BASSAND M. (1996), L'automobilité urbaine : une impasse, in L. VOYE (dir.) *Villes et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*, Paris, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises », pp. 29-50.
- MILLER D. (1994), *Modernity: An ethnographic approach. Dualism and Mass Consumption in Trinidad*, Oxford, Berg, 340 p.
- POCHET P. (2002), V comme vélo ou le grand absent des capitales africaines, in X. GODARD (éd.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, coll. « Economie et développement », pp. 343-355.
- SOUNTALMA Z. (1991), *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*, Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation, Université de Paris VII, 340 p.