

Assogba Guézéré
Maître-assistant à l'Université de Kara,
Département de Géographie
Bp 43, Kara, Togo
guezere1970@yahoo.fr

12^{ème} séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports
14 au 18 juillet 2013, Rio de Janeiro Brésil
Au sein de la WCTR

Thème : De l'usage massif des motocycles à la mobilité urbaine inclusive à Lomé

Introduction

Cet article part d'un constat partagé dans la communauté scientifique qu'en Afrique subsaharienne en général et en Afrique de l'ouest en particulier, le déficit des transports en commun et le coût prohibitif de l'accès à l'automobile contraignent les populations à inventer des solutions en se rabattant sur l'usage massif des deux roues. Considérer les motocycles à Lomé comme un objet d'analyse dans le cadre de la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (WCTR) se justifie par l'incapacité des autorités togolaises à proposer une offre de transport satisfaisante pour donner aux populations une égalité de chance d'accès au territoire urbain à l'intérieur duquel, les populations les plus démunies seraient enfermées dans un cercle infernal si les motocycles n'existaient pas. Avec leur utilisation, l'accès à la mobilité contribue de plus en plus à la qualité de vie, mais aussi à l'inclusion des individus dans la société (Orfeuill, 2004). Le recours aux deux roues moteur est déterminant pour les populations parce qu'il permet de s'intégrer plus facilement dans l'espace urbain afin de mieux profiter des emplois de la ville et des différents services urbains. C'est en cela qu'aujourd'hui, l'étude de la dimension de la mobilité urbaine à Lomé induite par les motocyclettes est importante non seulement pour les populations pauvres qui subissent une certaine forme d'exclusion, mais aussi pour le chercheur qui veut en savoir davantage sur le rôle de ce mode de transport dans la mobilité quotidienne et dans l'égalité d'accès à l'espace urbain.

Dans un premier temps, nous présenterons le contexte urbain de Lomé qui prédispose les habitants à l'exclusion de l'accès des infrastructures de transport et des services urbains inégalement répartis entre centre-ville et quartiers périphériques. Nous décrirons l'urbanisation anarchique de Lomé qui s'est déroulée sans respect du cadre réglementaire de la planification urbaine, ce qui a contribué pour beaucoup aux inégalités spatiales et à la relégation des pauvres vers les parties périphériques où les transports sont déficitaires.

Ensuite, l'article analysera les stratégies individuelles ou collectives que les Loméens ont mises en place pour faire face au déficit du transport en commun et de l'automobile et pour répondre aux besoins d'accessibilité, aux aspirations des classes pauvres et moyennes à se déplacer facilement. Il s'agira aussi de montrer que, comme la voiture pour l'américain ou l'européen, la moto est le principal moyen de transport que les Togolais ont choisi parce que son usage est mieux adapté à la situation économique du pays dans un contexte de pauvreté. On pourra à la fin comprendre pourquoi elle demeure le seul moyen du moment capable de répondre aux exigences de déplacement des ménages pauvres et moyens exclus de l'usage des voitures.

1 Un contexte urbain qui prédispose les citoyens à l'exclusion de l'accès aux transports

En Afrique, l'urbanisation rapide n'a pas seulement apporté des transformations spectaculaires dans la structure et dans la forme des villes, mais elle a aussi contribué à l'enracinement et à l'extension de la pauvreté dans le milieu urbain. Le mode d'urbanisation s'est réalisé dans un contexte économique défavorable où les flux migratoires vers les villes ne sont pas suscités par une demande de main-d'œuvre liée à un processus d'industrialisation, comme ce fut le cas en Europe (Dumond, 2004). A Lomé, l'urbanisation anarchique dont le principal moteur est l'arrivée massive des populations rurales, a amené les nouveaux arrivants à élire résidence principalement dans les zones urbaines les plus précaires. L'indépendance du Togo en 1960 a été le véritable détonateur de la croissance urbaine de Lomé qui comptait déjà à l'époque 85 000 habitants contre 33 000 en 1950. La population urbaine a donc augmenté sans discontinuer pour atteindre 185 000 en 1970, 375 000 en 1981, 600 000 en 1990 et 1 477 000 en 2010. Un peu plus de six citoyens togolais sur dix (63%) vivent dans cette agglomération, ce qui représente plus du quart de la population totale nationale. L'exode rural, principal facteur de l'urbanisation, a contribué à la généralisation de la pauvreté urbaine. Fuyant la misère qui sévit dans les campagnes, les populations ont été contraintes de se réfugier à Lomé dans l'espoir d'une hypothétique amélioration des conditions de vie. Par le biais de ce processus de migration, ce sont des populations peu qualifiées aux faibles niveaux de revenus qui viennent s'installer en ville et importent avec elles leur misère. La ruée de ces ruraux entraîne incontestablement une certaine forme d'ancrage de la pauvreté dans le milieu urbain, un phénomène considéré auparavant comme étant essentiellement rural. L'évolution démographique explosive issue de ce mouvement a profondément bouleversé la structure urbaine togolaise et renforcé la macrocéphalie urbaine. Capitale politique et administrative avec 60 % des fonctionnaires du pays (Marguerat, 1997), capitale commerciale, industrielle et culturelle, Lomé concentre aujourd'hui l'essentiel des activités économiques du territoire national et attire chaque année un nombre important d'immigrants nationaux et étrangers qui viennent grossir davantage la population urbaine alors qu'il n'y a pas de planification urbanistique ni cadre réglementaire de construction des maisons.

C'est pourquoi partout, cette dynamique démographique s'exprime par le développement et la prolifération des quartiers irréguliers composés pour l'essentiel d'habitats précaires autour de la ville parfois dans les zones inondables et enclavées. Elle s'est accompagné aussi d'une détérioration des conditions de vie, notamment celles des populations habitant les quartiers périphériques. Ces quartiers constituent les principaux foyers de la pauvreté urbaine où les populations vivent quotidiennement dans la précarité. Comme partout dans les villes africaines, la pauvreté à Lomé se manifeste par le niveau de revenu très bas¹ ne permettant pas à une personne de jouir d'une certaine qualité de vie. Ce manque de revenu maintient les ménages dans des situations sociales difficiles et réduit leur accès aux besoins essentiels tels que l'éducation, la santé, le logement décent, les transports. Du fait de la faiblesse des revenus des ménages et des individus, la pauvreté favorise l'exclusion et pousse à la marginalisation spatiale. A Lomé, cela se traduit dans l'espace par une relégation vers les parties périphériques où l'accès au logement semble être moins contraignant pour les ménages aux revenus les plus modestes. La relégation spatiale ne saurait être un problème, si la distribution des ressources urbaines introduisait une certaine forme d'équité spatiale (Diagana, 2010). Cela n'étant pas le cas, elle constitue un obstacle difficilement surmontable à l'insertion sociale de ceux qui en sont les principales victimes.

¹ Le SMIG qui était fixé à 13500 (20 euros) pendant longtemps est relevé à 28 000 FCFA (43 euros) depuis 2005 et 35 000 FCFA (53 euro) aujourd'hui. Mais ce nouveau SMIG n'est pas appliqué par les entreprises privées et les employés continuent de vivre avec de très faibles salaires.

Dans une situation d'exclusion, le déficit ou l'absence de revenus conduit à une forme d'assignation aux territoires du proche ou à l'insularité (le Breton, 2005). Selon le même auteur, l'aptitude à la mobilité quotidienne est dépendante en partie des possibilités financières disponibles au sein des ménages, mais essentiellement de celles en possession des individus qui permettent d'accéder aux moyens de transport. Xavier Godard voit en la pauvreté, « le manque de ressources (économiques, sociales, culturelles), de moyens pour se procurer un niveau minimum de nutrition, participer à la vie quotidienne dans la société et assurer la reproduction économique et sociale » (Godard, 2002 p 248). Selon cette approche, les pauvres sont ceux qui, du fait de l'insuffisance de leurs ressources, ne peuvent partager le comportement de consommation dominant, ou alors « ceux qui sont exclus des modes de vie minimaux d'une société» (idem)

Or, pour ces populations, l'accès à la ville revêt un caractère vital, parce que l'amélioration de leurs conditions de vie en dépend et cet accès leur permettrait de se soustraire, dans une certaine mesure, à l'emprise de la pauvreté. Pour ce faire et compte tenu des effets de l'étalement urbain, il est nécessaire de disposer d'une accessibilité suffisante aux moyens de transports mécanisés. Malheureusement, du fait de la crise dans laquelle est plongé le système de transport collectif depuis la disparition de la Régie Municipale des Transports² de Lomé en 1982, la mobilité quotidienne s'avère problématique pour une partie importante des citoyens. Depuis lors, la nécessité de se déplacer s'est heurtée d'une part à l'incapacité des pouvoirs publics à satisfaire les besoins de mobilité, malgré la création en 2007 de la SOTRAL³ qui bat de l'aile et d'autre part, au manque de ressources des ménages et des individus pour accéder au véhicule. Cela se traduit par des conditions de mobilités très difficiles pour les populations les plus démunies où « le bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005) trouve toute sa dimension. Pour cette catégorie de population, la problématique de la mobilité se pose avec gravité, à chaque fois qu'il est question de s'éloigner, de plus en plus, du quartier de résidence.

Pour ne pas être tenu à l'écart des transports et être ainsi exclu des services urbains, les classes pauvres et moyennes ont dû se rabattre sur les motocycles. A travers l'usage des motos privées et des taxis-motos incontournables dans la mobilité urbaine inclusive, toutes les classes sociales arrivent à se déplacer.

2 Une exclusion au niveau de la répartition déséquilibrée des infrastructures et équipements entre centre-ville et quartiers périphériques

L'urbanisation de Lomé s'est déroulée, pendant longtemps, dans l'indifférence, voire l'ignorance des règles les plus élémentaires de la planification urbaine, ce qui fait que le réseau de transports peine à desservir correctement la ville. En observant la physionomie de la répartition des infrastructures et équipements urbains, on constate un profond déséquilibre entre les quartiers centraux qui concentrent des principaux pôles d'activités économiques et politico-administratifs et le reste de la ville. Dans cette partie centrale de la ville se localisent les plus importants établissements commerciaux, des services publics, des sièges des banques, des grands centres socio-médicaux. À ceux-là, il faut ajouter la présence de l'ensemble des

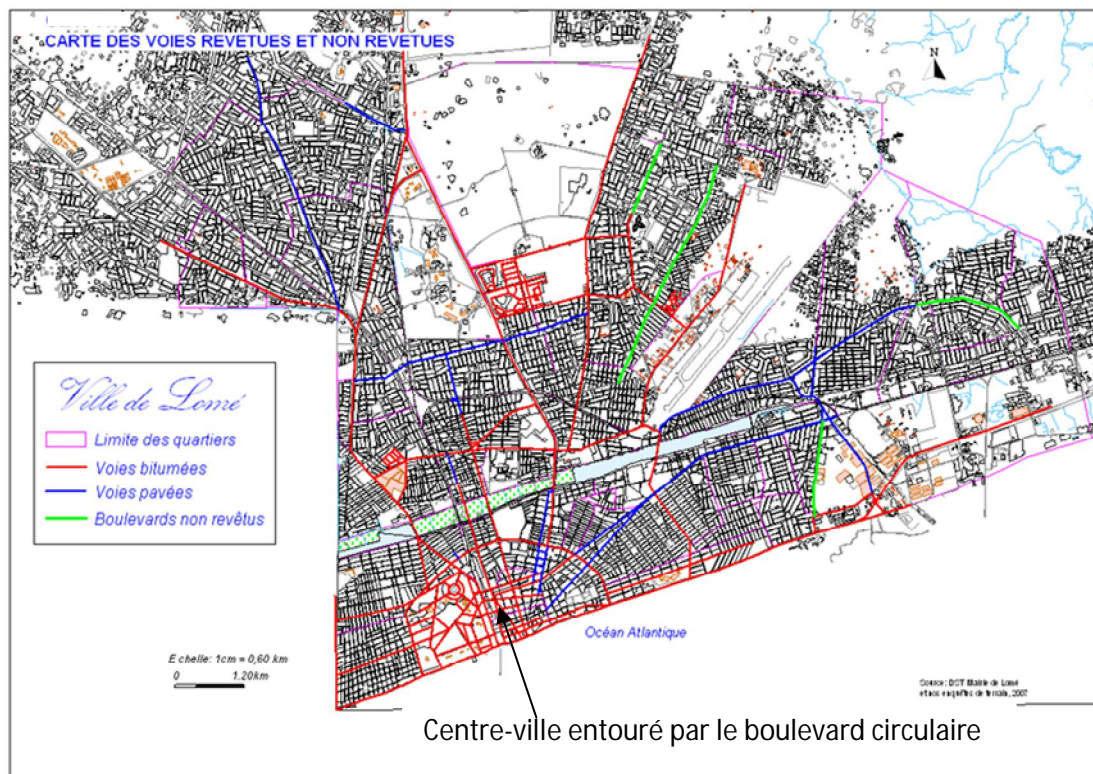
² C'est l'entreprise de transport public dénommée RMTU créée à Lomé en 1963 pour assurer le transport des populations à un prix social. Cette entreprise a disparu en 1982 à cause de la mauvaise gestion dont ont été victimes les entreprises de transport en Afrique Subsaharienne.

³ C'est la Société de Transport de Lomé, nouvelle société créée en 2007 pour améliorer la mobilité urbaine pendant longtemps abandonnée aux mains des taxis-motos et des taxis collectifs.

représentations des organisations gouvernementales et non gouvernementales mais aussi diplomatiques. Cette localisation massive d'équipements publics et privés confèrent à cette partie de la ville une dynamique particulièrement importante.

Le centre-ville de Lomé, en tant que pôle sensible de l'économie du pays, le lieu où se redistribuent les richesses nationales jouit d'une attention particulière des pouvoirs publics. Ceci fait que cette zone relativement restreinte, supporte l'essentiel de l'offre urbaine en matière d'équipements et d'infrastructures publics. La partie la plus dense du réseau routier se trouve effectivement dans ce périmètre que représente le centre-ville. L'essentiel du réseau viaire aménagé y est concentré à l'intérieur du demi-cercle formé par le boulevard circulaire où la densité des rues tertiaires goudronnées est très élevée.

Carte des voies revêtues et non revêtues



Source : Guézéré, 2008

Il apparaît sur cette carte que le quartier administratif et le centre commercial sont suffisamment innervés par un réseau tertiaire dense et bitumé ou pavé et constituent les zones de jonction du réseau primaire. Les autres voies tertiaires de desserte bitumées se rencontrent uniquement dans les cités résidentielles telles que la cité de la caisse, la cité de Tokoin Habitat, la cité de l'Organisation de L'Unité Africaine (OUA), la cité de l'aéroport, et la cité de la Société Immobilière Togolaise⁴.

Dans les zones périphériques, la croissance rapide et mal planifiée des quartiers (Kélégougan, Agbanlépédogan, Adakpamé, Akodesséwa, Agoyniévé, Aflao-Sagbado, etc.) ne s'est pas accompagnée d'un déploiement suffisant des équipements structurants. La tâche est certes ardue d'autant plus que la forte croissance spatiale induit des coûts exorbitants pour

⁴ La distribution spatiale ségrégative de l'habitat très évidente à Abidjan, Harare, à tous les niveaux, est presque inexistante à Lomé où des classes riches et pauvres cohabitent plutôt sans trop de heurts. Cependant, on retrouve quelques rares quartiers résidentiels comme ceux que nous avons cités.

acheminer les différents types de réseaux tels que l'eau, l'électricité, l'assainissement. La production de l'espace urbain n'a pas suscité un mouvement simultané de déploiement des infrastructures et des équipements vers des espaces nouvellement urbanisés. Qu'ils soient lotis ou non, l'ensemble des quartiers périphériques de Lomé est caractérisé par le sous-équipement. En dehors des voies primaires et transversales aménagées, le reste du réseau viaire du péri-centre et de la périphérie est constitué de voies de sable ou de terre dont certaines sont totalement inondées en saison de pluie. Elles se transforment en un véritable marécage, empêchant parfois les habitants de quitter leur maison. Un entretien suivi des infrastructures faisant défaut et en raison de la nature argileuse et sableuse des sols, on assiste à une multiplication des ornières qui représentent à bien des endroits des obstacles infranchissables pour les véhicules. A chaque saison pluvieuse, les habitants de ces quartiers périphériques du nord, du nord-ouest et de l'est vivent dans la phobie constante des inondations qui paralysent les déplacements et les activités. Leur risque d'enclavement devient grandissant et se traduit par des surcoûts de transports que doivent supporter les habitants. C'est pourquoi Godard (2002) pouvait dire qu'une voirie détériorée est l'une des raisons du succès des taxis-motos, par exemple, par rapport aux autobus et aux véhicules de type taxi. L'état de la voirie apparaît comme un tamis puissant qui élimine les taxis collectifs de certaines zones et promeut les taxis-motos, capables de pratiquer cette voirie inadéquate et de déposer les usagers devant leur maison.

Cette localisation résidentielle périphérique dans des quartiers pauvres dépourvus d'infrastructures et d'équipement exige, pour un bon niveau d'usage de l'espace, une utilisation importante des motocycles pour se déplacer quotidiennement. En parlant « d'une urbanisation anarchique vaincue au nom du taxi-moto » à Lomé (Guézéré, 2012), nous avons montré que l'accès à ces quartiers enclavés ne constitue pas du tout un obstacle insurmontable à la mobilité quotidienne à cause de l'utilisation des taxis-motos qui facilitent la pratique rapide de l'espace urbain et permet aux usagers moins nantis sans voiture personnelles d'accroître leur mobilité.

Les voitures individuelles, un privilège des classes nanties

En Afrique, la possession d'une voiture est synonyme d'une pratique spatiale riche car son achat et surtout son usage exigent des moyens financiers importants. Dans les capitales et les grandes villes, les taux d'équipement en automobile, pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture, demeurent à des niveaux faibles, de l'ordre de 10 à 15 % (Diaz Olvera L. et al, 2008). Quelle que soit l'échelle d'observation, le continent africain paraît à l'écart du mouvement général de motorisation des ménages avec seulement 2% du parc mondial (Plat, 2002). Selon le même auteur, la rareté est le maître-mot pour décrire la situation générale en matière d'équipement automobile et l'ouverture des frontières aux importations de véhicules d'occasion, de plus en plus répandue dans la décennie 1990, ne paraît pas en mesure d'inverser cette tendance à court terme. Néanmoins, de grandes disparités existent entre les pays. À l'échelle des capitales, de fortes disparités subsistent entre des pays de la même sous-région comme entre villes au sein d'un même pays. En effet, lorsque le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants se situe entre 20 et 30 à Bamako ou à Niamey, il est estimé à 40 à Dakar (Plat, idem). De façon générale, des inégalités sont patentes en termes de motorisation de ménages entre les quartiers en fonction des niveaux de revenus de leurs habitants. Ainsi, l'observation du terrain montre un usage de l'automobile nettement plus répandu dans les quartiers résidentiels riches. Dans ces quartiers, rares sont les ménages qui ne sont pas équipés d'au moins une voiture particulière.

Le Togo est concerné par cette situation car il est très difficile pour un travailleur moyen de s'acheter une voiture à cause des salaires très faibles qu'on paye. La grande partie des salariés

togolais touche entre 35 000 et 100 000 FCFA par mois (43 et 152 euros) et subviennent difficilement à tous leurs besoins. On peut faire un sacrifice pour s'acheter une motocyclette mais pas du tout un véhicule qui coûte très cher. Comme le dit Nicolas et al (2002), « la voiture n'est pas encore un bien complètement démocratisé » au Togo car les ménages à bas revenus et à revenus moyens n'en possèdent pas. Ce qui décourage davantage les rares usagers de la voiture particulière est son coût d'usage élevé (entretien, carburant) surtout que ce sont de vieux véhicules de plus de 10 ans d'âge déjà utilisés en Europe dont certains sont difficilement adaptable à l'environnement. Ceci nécessite des ressources financières importantes qui supposent que l'utilisateur a un emploi rémunérateur conséquent. Pour plusieurs, la possession d'une voiture est un signe de réussite et de richesse au Togo et d'autre la considèrent encore comme un luxe. En dehors de l'incapacité de plusieurs ménages à acquérir une automobile, il faudrait également signaler la démotorisation de fait, lorsque, suite à une panne importante ou à un accident, le véhicule reste sur cales plusieurs mois voire plusieurs années, faute pour le propriétaire de pouvoir déboursier les sommes nécessaires à la remise en l'état de l'engin (Plat, 2002). C'est dans ce sens que Vidal et Pape (1986) constatent à propos d'Abidjan que la possession d'une voiture est simultanément la conséquence d'un certain niveau de revenus et l'incitation à réussir des acrobaties financières pour accéder à l'argent nécessaire à son entretien et à son usage. En réalité, certains fonctionnaires moyens au bout de 10 à 15 ans de services pouvaient s'acheter un véhicule d'occasion pour les déplacements familiaux après un prêt bancaire. Mais selon la conception que le Togolais a de la vie urbaine, il est inconcevable pour une personne de s'acheter une voiture sans avoir construit son « chez » où elle pourra la garer en toute sécurité. Le slogan célèbre est donc « construire d'abord avant d'acheter une voiture ». Lorsqu'on ajoute à cette raison l'incapacité financière qui est le facteur fondamental, on comprend aisément pourquoi la classe moyenne préfère se déplacer provisoirement au moyen des deux roues avant de penser plus tard à l'achat de la voiture qui intervient généralement vers la retraite après la construction de la maison individuelle (Guézéré, 2008).

Par contre, les nantis composés de ministres, de députés, directeurs des services publics et privés, les cadres de tous genres à gros salaires, les officiers, les médecins, les hommes et les femmes d'affaires, les grands commerçants et commerçantes sont, au premier rang, les propriétaires de véhicules personnels aussi bien pour les besoins de travail que pour l'utilisation familiale. Même si ces dernières années, l'usage de la voiture particulière, dans les déplacements, se développe et se généralise de plus en plus à Lomé à cause de cette catégorie privilégiée, il faut dire que dans les quartiers pauvres et partout dans les autres villes secondaires, c'est un mode de déplacement encore réservé à une minorité aisée.

L'acquisition d'une voiture par les ménages modestes étant un projet difficile à réaliser, compte tenu des situations sociales tendues, les motocycles font office d'alternative viable dont le degré d'exclusion est moindre. En tout cas, un certain nombre d'éléments concourt à ce que leur utilisation soit assez répandue au sein des catégories modestes notamment. À ce titre, ils conviennent parfaitement aux classes moyennes et pauvres à cause de leur prix à l'achat et du faible coût d'entretien par rapport à une voiture particulière.

3 Les motocycles ou le salut des exclus de l'automobilité

Le motocycle est l'instrument fondamental de la mobilité dans l'espace urbain de Lomé. Même s'il n'en reste pas le seul moyen qui permet de s'affranchir à la fois des distances aux commerces et aux services urbains et de l'absence d'une desserte en transport en commun, son usage est presque contraint. Il importe de connaître les fondements théoriques de ce choix modal des Togolais et d'analyser le rôle de la motocyclette comme élément indispensable de la mobilité quotidienne sous ses différentes formes.

4-1- Se déplacer à moto, le choix d'une pratique modale togolaise théorisable

Le critère de choix est pertinent lorsque l'individu a la possibilité de définir son comportement de mobilité sans être soumis à un système de contrainte à chaque fois qu'il envisage de se déplacer. Ce choix ne s'opère que lorsqu'un certain niveau économique est atteint et les individus ont tendance à vouloir se déplacer à l'aide des moyens individuels de transport. C'est dans le même ordre d'idée que Merlin (1985) affirme qu'à « chaque fois que le contexte économique devient favorable, l'individu aspire au confort, à la privatisation de sa mobilité, et pour ce faire, il choisit de se déplacer par exemple en voiture ». Dans ce contexte, ni la localisation du ménage, ni la qualité de la desserte du lieu de résidence, ne jouent un rôle déterminant dans le choix du mode de déplacement. Ce processus qui aboutit à la définition de la pratique de mobilité obéit tout d'abord au désir des personnes, à l'autonomie, au confort, ou encore à l'affirmation d'un statut social.

Contrairement à ce schéma, au Togo, le choix modal est plutôt contraint parce qu'il exprime la décision de la part de presque toutes les populations de classe moyenne et pauvre d'utiliser les motocyclettes plutôt que les véhicules trop chers et les transports en commun presque inexistants. C'est le seul moyen disponible pour les exclus de l'automobile d'avoir accès aux services urbains éloignés du domicile. Les espaces urbains togolais, dans toutes leurs dimensions sociales, avec les ressources et les aménités qu'ils offrent et les contraintes d'accès qu'ils posent, sont une condition du choix modal basé sur la moto. La compréhension des pratiques de mobilité et d'usage des motos par les personnes dans leur vie de tous les jours sont liées à des activités de la vie quotidienne et concernent notamment le travail, l'école, les achats, les visites à la famille et à des amis, les loisirs de la semaine, les démarches administratives et de la santé dans un contexte de pauvreté. C'est pourquoi les deux roues motorisées occupent une place de choix parmi les modes de transport. On pourrait dire que la moto est pour le Togolais ce que la voiture est pour l'Américain. Sa possession et son usage concernent actuellement une population très élargie, intégrant des ménages moyens et pauvres, « ce qui montre l'intérêt potentiel de ce mode dans ce schéma de sortie du cercle vicieux de la pauvreté » (Diaz Olvera, et Godard, 2002). Contrairement à Ouagadougou longtemps reconnue comme « capitale des deux roues en Afrique » où l'utilisation des deux roues motorisées comme mode de transport personnel domine la répartition modale, la moto est doublement utilisée à Lomé à la fois comme mode individuel et véhicule de transport public à la demande appelé « Oléyia ». On parle de « zémidjan » au Bénin, « de Benskin » au Cameroun et de « Kabou-kabou » au Niger pour désigner cette forme d'exploitation commerciale de la moto. Le choix des Togolais d'utiliser massivement la moto est lié à la crise socio-politique et à la conjoncture économique née de la démocratisation du pays dans les années 1990 et on peut essayer de théoriser ce choix afin de bien le situer dans son contexte scientifique.

Dans son ouvrage « Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, La question du report modal », Kaufmann (2000) résume les différents courants théoriques qui ont traité de la question du choix modal. Deux types de modèles explicatifs sont perceptibles. Le premier type fait référence à la méthode dite « classique » qui postule une rationalité objective de l'individu, basée sur la minimisation des temps de trajets, des coûts liés au transport, mais également la prise en compte du confort. Selon l'auteur, la compréhension des choix modaux individuels en matière de mobilité doit tenir compte de la rationalité « économique ». Cette logique d'action se base sur le postulat d'une rationalité instrumentale de l'individu qui évalue les différentes options en fonction du rapport coûts-bénéfices. Ici, « l'utilisateur choisit ses modes de transport en fonction de deux valeurs objectivées : le temps et l'argent » (Kaufmann, idem). Cette approche constitue pour nous la première conceptualisation de la mobilité quotidienne au Togo la plus usitée lorsqu'on analyse les raisons de l'usage des motocycles. L'efficacité de leur usage réside dans le fait qu'ils permettent des déplacements rapides porte à porte à des prix adaptés à toutes les bourses, même si les plus pauvres n'y ont pas accès.

Le second type d'explication mobilise des éléments liés à la subjectivité de l'individu. Dans ce type d'approche, les systèmes de valeur et de représentation, la perception ou les comportements antérieurs constituent des facteurs centraux. Kaufmann (idem) prône une approche interdisciplinaire de la mobilité quotidienne. Pour lui, trois niveaux d'analyse doivent être articulés. Tout d'abord le niveau sociétal, car « la mobilité quotidienne ne peut être considérée isolément de la société ». À ce point, plusieurs facteurs déterminent la mobilité spatiale : l'ordre social, la culture, l'économie, l'organisation politique et l'offre de transport. Un second niveau correspond aux aspects sociologiques liés à la vie quotidienne: dimensions structurant la vie quotidienne c'est-à-dire sphère du travail, sphère de l'engagement, sphère domestique, sphère du temps libre et son articulation avec la mobilité quotidienne. Enfin un troisième niveau concerne le mode de vie de l'individu. Ce niveau correspond aux choix personnels de l'individu « de mettre l'accent sur certaines sphères de vie quotidienne plutôt que d'autres, et à l'intérieur de ces sphères, de développer des activités de telle ou telle manière » (Kaufmann, idem). Cette approche de la mobilité quotidienne correspond très bien à la situation du Togo. L'usage massif de la moto personnelle et l'émergence du taxi-moto depuis 1990 constituent une réponse à l'inexistence d'un système fiable de transport dans un contexte de crise socioéconomique, dans un contexte où le réseau viaire est insuffisant et dégradé. C'est enfin dans un contexte d'une économie informelle où toutes les populations et tous les acteurs de la vie économique ont trouvé un moyen très souple et adapté à leur mobilité spatiale et à leur condition sociale. De toute évidence, il faut reconnaître que de par leur souplesse et leur disponibilité, les motos privées et les taxis-motos sont chargés d'une vocation particulière à générer une forte mobilité, incarnant ainsi la satisfaction des besoins de mobilité des citoyens. On a dit de l'automobile qu'elle était, entre autres, « une extension des pieds et de la volonté de l'utilisateur d'aller où il veut, quand il veut, sans avoir pratiquement à dépendre de personne » ou encore « un moyen de libérer l'homme ordinaire des limitations de la géographie » Reichman (1983). Cette caractérisation de l'automobile est plus que valable pour les motocycles parce que non seulement leur acquisition et usage sont nettement moins coûteux que la voiture, mais aussi, ils sont bien adaptés aux modes de vie des Togolais, correspondent à tous les aspects sociologiques liés à la vie quotidienne et constituent un bon vecteur de l'intégration urbaine et de la mobilité de la société togolaise.

4-2 L'explosion du parc des motocycles : l'industrie chinoise en action

Le Togo ne dispose pas d'une industrie de fabrication de cycle et de motocycle mais le parc moto national peut être estimé à près de 600 000. La totalité de ces engins à deux roues neufs ou d'occasion est fournie par l'importation ou par trafic frauduleux. En effet, l'acquisition des véhicules d'occasion est une des caractéristiques essentielles de la constitution du système de transport africain. Contrairement aux véhicules d'occasion qui viennent de l'Europe, les motocycles viennent surtout d'Asie et sont une réponse à la crise économique et au faible niveau de développement. On a longtemps utilisé le slogan « l'Afrique est la poubelle de l'Europe » depuis la libéralisation des importations imposées par le FMI et la Banque Mondiale dans la décennie 1990. Un bilan plus objectif fait par Godard et Bamas (2002) révèle que cette politique a été bénéfique au continent africain qui doit la totalité de ses voitures (utilisées comme véhicule particulier et taxi collectifs), ses minibus, autobus, ainsi que ses deux roues, moto et bicyclette aux importations massives. C'est pourquoi le parc automobile connaît une très forte croissance. La tentative de reconstitution des flux menée par Seherau pour l'année 1996 indique qu'au départ des trois ports européens que sont Envers, Hambourg et le Havre, ce sont 71 700 véhicules qui ont été exportés vers les ports de Cotonou et de Lomé (Godard et Bamas, *idem*). Selon les mêmes auteurs, l'intensité de l'activité portuaire à Lomé était estimée entre un et deux navires par semaine qui ont déchargé des centaines de véhicules et motos en 1998. Aujourd'hui, à cause des taxis-motos et l'utilisation généralisée des motos privées, le port de Lomé s'est spécialisé aussi dans l'importation massive des motos. La plupart de ces motos qui inondent désormais le marché togolais font partie aussi des « venues de France⁵ » bien que venant du Nigeria, du Japon, et surtout de la Chine. Dans les années 1990, près de 95%, des motocycles utilisés étaient d'origine japonaise de marques Yamaha que les taxis-motos en raffolaient à cause de leur puissance et résistance (Guézéré, 2008). Ces marques étaient les suivantes : Yamaha mate50, les Yamaha CDI 50, les Yamaha CDI 90, les Yamaha CDI 100, et les Suzuki 90.

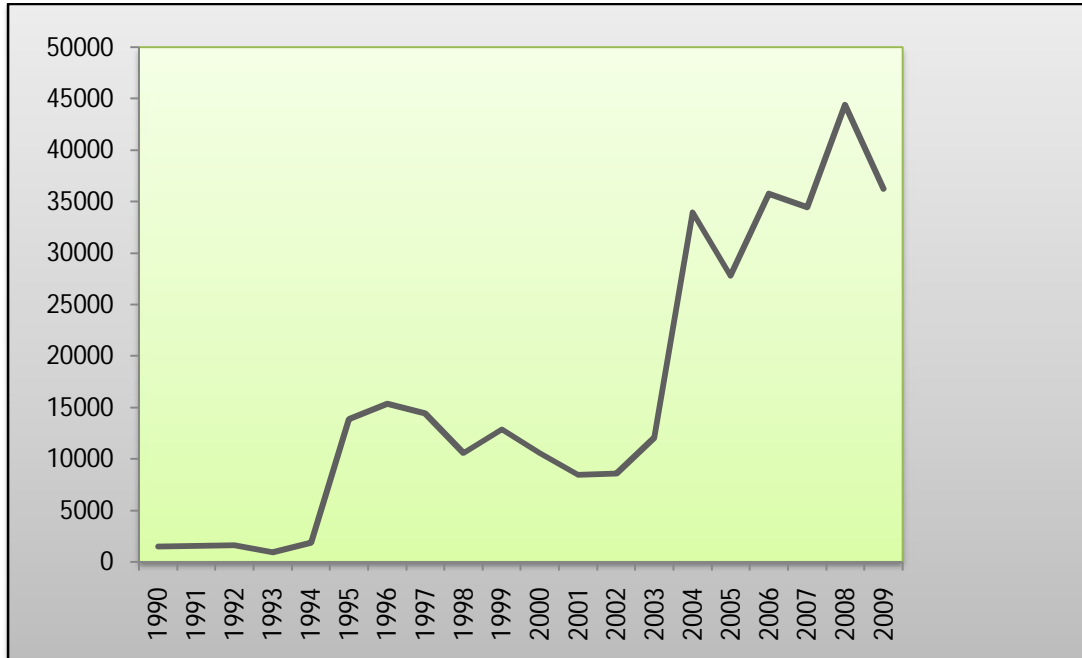
Mais le marché de motocycle a subi de profondes mutations depuis 2000 à cause de la libéralisation du commerce des motos et surtout à cause de l'ouverture du marché togolais aux industries motocycles de la Chine. Désormais, les motos de marque Yamaha mate 50, trop chères n'attirent plus les clients. Elles sont pratiquement noyées aujourd'hui dans la pléthore de motos chinoises accessibles à toutes les bourses. Grâce à cette nouvelle filière chinoise dont les prix des motos défient toute concurrence, devenir conducteur de taxi-moto ou acheter sa moto personnelle ne demande aucun gros investissement comme c'était le cas avec les Yamaha dans les années 1990. Il suffit d'avoir 200 000 ou 250 000 F CFA pour acheter une moto de marque chinoise de 125cm³ hors taxes⁶ alors que les marques Yamaha d'occasion importées du Japon coûtent entre 400 000 et 700 000 F CFA. Presque tous les usagers se sont rués sur ces marques chinoises malgré leur mauvaise qualité et leur légèreté. Plusieurs commerçants se sont spécialisés dans l'importation et la vente de ces nouvelles marques et les magasins de vente Yamaha se sont reconvertis en vendeurs de motos chinoises pour s'adapter au besoin de la clientèle qui n'a plus d'engouement pour les Yamaha, ce qui a entraîné une réduction considérable de l'importation de cette marque jadis convoitée.

Pour donner une idée de la croissance exponentielle du parc moto, nous avons exploité les données d'immatriculation de 1990 à 2009 pour construire le graphique ci-dessous dont l'évolution rapide ne laisse personne indifférent.

⁵ Cette expression est ainsi utilisée de façon générique en Afrique francophone pour désigner les véhicules automobiles, les motocyclettes et autres appareils usagés importés des pays du nord.

⁶ Quoiqu'il soit important pour les plus pauvres qui n'ont aucun revenu, ce prix est à la portée des classes moyennes parce que pour acheter une voiture d'occasion, il faut multiplier la même somme par huit ou par dix

Graphique : Evolution des immatriculations des motos de 1990 à 2009 au Togo



Source : Selon les données de la Direction des Transport Routiers, 2010

Cette évolution exponentielle des immatriculations témoigne de l'ampleur des deux roues au Togo et surtout du phénomène taxis-motos qui représente près de 70% du parc moto. De 1990 à 1994, la croissance des immatriculations a été lente. C'est à partir de 1994, année du développement des taxis-motos, que le nombre de motos importées devient important. Depuis 2002 jusqu'en 2009, l'évolution du parc moto a explosé et équivaut chaque année au triple des voitures importées et parfois plus. En 2008 par exemple, pour 57 999 autos-motos immatriculés, on a 44 409 motos, soit un pourcentage de plus de 76%. Selon la Direction des transports routiers et ferroviaires en 2010, le parc roulant national, en rapport avec l'état d'immatriculation, est estimé à 357 108 motos contre 187 539 véhicules automobiles. Si le parc roulant automobile est proche de la réalité, l'estimation du parc roulant des deux roues est très irréaliste parce qu'en réalité, plusieurs dizaines de milliers de motocyclettes non immatriculées achetées au Nigéria, au Bénin et même au Togo circulent partout et surtout dans les zones rurales sans inquiétude. Si l'on considère tous ces réseaux d'importation frauduleuse, on peut dire qu'il y a environ 600 000 motos en circulation au Togo dont l'essentiel est concentré à Lomé. Leur prix très accessible à l'achat permet aux populations moyennes et même aux moins nantis de s'en procurer pour l'usage privé et commercial.

4-2 La moto personnelle et le taxi-moto pour une mobilité urbaine inclusive et totale

Utilisée d'abord comme mode individuel, la motocyclette prend toute sa place au sein d'une « rigide hiérarchie modale où elle se positionne comme un succédané de la voiture » (Diaz Olvera L. et al, (2009). Son usage comme mode transport individuel à Lomé n'est pas un cas exceptionnel en Afrique. Ouagadougou a pendant longtemps été considérée comme capitale des deux roues et le demeure encore même si le parc moto de Lomé a explosé à cause du double usage de la moto. A part la marche et la bicyclette, la moto privée est le mode le plus utilisé à cause de son accessibilité aux classes moyennes et pauvres. Le premier réflexe de

tout jeune fonctionnaire togolais aujourd'hui dès qu'il obtient son rappel de salaire après les six premiers mois de travail est de s'acheter d'abord une moto pour rompre avec la marche et le taxi-moto. L'utilisation de la moto personnelle se révèle indispensable pour les déplacements quotidiens des habitants des quartiers du centre et des quartiers périurbains. Il faut encore rappeler que deux principales raisons expliquent l'usage massif des motos personnelles. D'une part, le faible niveau de revenu des populations les maintient dans des situations financières très difficiles qui ne leur permettent pas de prétendre au recours d'une voiture particulière. D'autre part, il faut ajouter à la contrainte économique, la marginalisation spatiale de leur quartier qui sont, la plupart du temps, mal intégrés à la ville et où la desserte par les transports est très déficitaire à cause de l'absence de rues aménagées et d'une desserte adaptée en matière de transports collectifs. Face à une telle situation, le plus vital pour les populations, c'est la garantie de pouvoir se déplacer en utilisant la moto. « L'espace pratiqué dans la vie quotidienne s'est largement individualisé et déconnecté de la proximité spatiale » (Kaufmann, 2005) et favorise l'usage des motos privées pour accéder aux ressources urbaines localisées au centre-ville et dans les périphéries en ce qui concerne les équipements socio-collectifs dispersés un peu partout. De ce point de vue, on peut dire que « la moto est la voiture du fonctionnaire togolais (Guézéré, 2010). Elle représente chez les moins aisés l'équivalent de la voiture particulière et permet, outre l'indépendance, une bonne circulation et un faible temps de parcours. Pour reprendre les termes de Jambes (1994) cité par Plat (2003) à propos de Niamey, si la possession d'une voiture est encore largement réservée à l'élite, celle d'une moto révèle « l'appartenance à la strate moyenne ». La strate moyenne ne concerne pas seulement les fonctionnaires des services publics et privés mais prend en compte plusieurs acteurs du secteur informel qui est le plus grand pourvoyeur d'emplois. Commerçants, menuisiers, tailleurs et couturières, maçons et ferrailleurs, mécaniciens, électriciens et électroniciens, etc. relèvent de ce secteur malheureusement mal maîtrisé et dont la répartition modale est difficile à établir pour connaître la part des motos personnelles et celle des taxis-motos.

Comme mode collectif, la motocyclette constitue une réponse « par le bas » innovante à la crise urbaine de Lomé des villes, réponse dont la durabilité environnementale est toutefois sujette à caution (Diaz-Olvera et al, 2009). Ce deuxième usage est l'exploitation commerciale sous forme de transport public appelé taxi-moto. Depuis la fin de la Régie Municipale des Transports Urbains (RMTU) en 1982 jusqu'à la nouvelle Société des Transports de Lomé (SOTRAL) en 2007, il s'est écoulé 25 années durant lesquelles le système de transport urbain de Lomé a été privé des transports collectifs par autobus. Et pourtant, dès 1962, Lomé fut l'une des rares capitales en Afrique de l'ouest, hormis Abidjan en 1960, à avoir expérimenté l'exploitation d'une entreprise d'autobus dénommée RMTU dont le but noble était d'offrir un service de transport de qualité à tarifs réduits aux usagers. Mais sa durée de vie fut courte d'autant plus que les années 1980 ont sonné le glas de sa disparition, dont le deuil a été fait en 1982. Face à l'urgence de la situation et à l'impuissance des pouvoirs publics de trouver d'autres solutions pour mieux répondre aux besoins de déplacements quotidiens des populations, le transport artisanal était une réponse appropriée aux besoins réels. Les minibus et les taxis collectifs qui ont comblé le vide laissé détenaient désormais le monopole du transport artisanal. Ils ont assuré conjointement les déplacements des citoyens jusqu'en 1992, année à partir de laquelle Lomé connaîtra l'apparition des taxis-motos qui pendant près de 20 ans se sont approprié l'espace urbain et détiennent aujourd'hui le monopole du transport. Leur apparition et leur développement sont intimement liés au développement rapide de la ville de Lomé et surtout à la crise socio-politique et économique que le pays a traversé dans les années 1990. Leur essor actuel est lié non seulement aux besoins immenses de mobilité qu'ils satisfont, mais aussi à leur contribution considérable à la résorption du chômage et partant une réponse à la crise urbaine.

Nous avons déjà publié plusieurs articles sur l'importance des taxis-motos à Lomé. De façon globale, il ressort de nos recherches que pour les déplacements obligatoires ou pour les déplacements volontaires, on gagne beaucoup à utiliser les taxis-motos parce qu'ils conduisent les usagers jusqu'à la destination sans infliger un long temps de déplacement. Leur rotation dans les quartiers d'habitation, dans le centre administratif et commercial sont rythmées par les déplacements des usagers pour le travail, les affaires et pour l'école. Leur avantage tient non seulement au racolage des passagers dans les rues, mais aussi à leur possibilité de contourner les points d'embouteillage, de se faufiler facilement entre les véhicules parfois au mépris du code de la route et de gagner ainsi du temps. L'espace urbain de Lomé est partagé entre taxis collectifs et taxis-moto où près de 75% des conducteurs taxis-motos assurent les transports de proximité dans une sphère d'activités comprise entre 1 et 6 kilomètres (Guézéré, 2011). Il est évident que le service porte à porte, l'aptitude à irriguer suffisamment tout l'espace urbain, la rapidité, l'économie du temps et les déplacements de proximité sont des qualités indéniables qui font la notoriété des taxis-motos pris d'assaut aujourd'hui par les usagers de tout sexe, de tout âge confondu et de toutes les catégories socioprofessionnelles (Guézéré, 2008). Les citoyens se déplacent toujours à taxis-motos qui ont le monopole du contrôle de l'espace urbain et favorisent une meilleure accessibilité. « Le réseau de lignes des taxis-motos innerve tous les compartiments de l'espace urbain et permet à chaque passager d'imposer la ligne au conducteur. Aucun quartier, vieux ou nouveau, enclavé ou accessible, n'échappe aux toiles d'araignées tissées par le réseau de desserte des taxis-motos, ce qui n'est pas le cas des taxis collectifs qui ont des liaisons linéaires fixes et régulières » (Guézéré, 2012). Si on considère l'accessibilité comme étant la plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu précis peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux à l'aide de tout ou partie des moyens de transports existants (Bavoux et al, 2005), les taxis-motos apparaissent alors comme d'excellents supports de cette accessibilité dans le contexte togolais. Ils pénètrent partout où besoin il y a, toujours prêts à déposer le client exactement là où il souhaite descendre, quel que soit l'état de la rue empruntée et le temps qu'il fait. Ils ne connaissent pas de rues dégradées, engorgées et ensablées à cause de leur plus grande liberté de manœuvre et leur capacité à slalomer. C'est le seul moyen de transport bien adapté aux espaces périurbains et capables de sortir de l'isolement les citoyens pauvres, les petits fonctionnaires et les travailleurs du secteur informel rejetés à la périphérie (Guézéré, idem).

Qu'elle soit destinée à l'usage privé ou commercial, la moto permet aux citoyens de Lomé de tendre vers une mobilité urbaine inclusive parce que tout le monde peut se déplacer. Certes, elle n'est pas à l'origine de la périurbanisation comme l'automobile l'a été dans les villes des pays industrialisés mais joue un rôle d'accompagnement de l'étalement urbain. Elle constitue l'un des facteurs structurants de l'espace urbain le plus efficace en ce qu'elle offre des possibilités de déplacement de proximité aux ménages pour l'accès aux équipements socio-collectifs éclatés dans l'espace et aux services et commerces concentrés au centre-ville. Elle permet in fine, d'accroître la mobilité et demeure le seul outil capable de répondre aux exigences de déplacement des ménages pauvres et moyens exclus de l'usage des voitures. L'ensemble des lieux fréquentés quotidiennement lors des mobilités constitue le « territoire quotidien » (Di Méo, 1996) d'un individu que les motos maîtrisent et quadrillent parfaitement. C'est un mode de transport qui rend différents services aux usagers des différentes catégories sociales qui se sentent intégrés dans la communauté urbaine. On s'en sert pour aller au service, pour réaliser différentes sortes de courses, pour déposer les enfants à l'école et les ramener à la maison. Les motos peuvent offrir aussi de nombreux services qui vont du transport de simples sacs de voyage aux grands bagages et des marchandises. Plusieurs personnes l'utilisent même pour la pérégrination par souci de gain de temps, d'efficacité et d'optimisation d'un déplacement et pour plusieurs motifs de toute façon nécessaires. Son

usage est tellement salubre dans les quartiers périurbains et dans les zones rurales que pour Agossou (2004), il instaure une sorte de « dialogue quotidien entre ville et campagne qui est l'un des éléments les plus originaux de la transformation des sociétés rurales, du passage progressif du rural à l'urbain ». Pour aller dans un village ou dans une ville proche, pour aller à un enterrement ou aux funérailles, pour visiter les parents et amis pendant le week-end, on préfère utiliser la moto au lieu de perdre son temps à attendre dans une gare routière un taxi-brousse dont les conditions de transport sont souvent pénibles. On peut parler de « dépendance à la moto » d'autant plus qu'il n'existe pas actuellement un mode de transport en commun permettant de répondre au besoin de mobilité. Comme l'a dit (Guyon, 2000) à propos de l'automobile, La place de la moto pour la « réalisation de nos déplacements est un choix de société qui est facilité par la technique ». Elle représente une moindre contrainte pour se déplacer. Associée à l'idée de liberté, la moto a pris une place extraordinairement importante dans la vie quotidienne et sociale de chaque famille togolaise. Elle est ainsi devenue un objet quotidien et individuel, personnel et personnalisable et est utilisée aussi bien comme taxi-moto que comme moto personnelle.

Conclusion

Au terme de notre analyse, il apparaît clairement qu'autant le contexte urbain de Lomé prédispose les Loméens à l'exclusion de l'accès des infrastructures et des services urbains inégalement répartis sur le territoire urbain, autant le manque de revenu maintient les ménages dans des situations sociales difficiles et réduit leur accès aux transports urbains et leur mobilité. Du fait de la faiblesse des revenus des ménages et du déficit des transports en commun, les populations exclus de l'usage de l'automobile ont trouvé leur solution dans les motocycles massivement importés de la Chine.

Divers enseignements peuvent être tirés de cette analyse. D'abord, l'usage des motocycles sous toutes les formes permet aux citoyens de se déplacer plus et d'effectuer des trajets qui ne pourraient pas être couverts par la marche. Sous la forme privée, d'utilisation des motocycles est comparable à l'automobile de l'Américain ou de l'Européen et est plus que salubre dans la maîtrise des mobilités quotidiennes. Ensuite, la solution à la crise du transport urbain à Lomé s'est certainement s'atténuer en 2012 avec la mise en circulation des nouveaux autobus de la SOTRAL. Mais malgré cela, le taxi-moto constitue la réponse intéressante aux besoins de déplacement. Il répond bien à des déplacements diffus sur de courtes distances tels que la desserte interne des périphéries enclavées. Cependant, il se révèle moins adapté à des liaisons centre-périphérie à forte demande et ne s'adresse pas aux citoyens les plus pauvres.

Tout compte fait, moto privée et taxi-moto favorisent les citoyens de Lomé qui s'approprient leur territoire dans une perspective de mobilité urbaine inclusive. Ils permettent 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 d'Afrique subsahariennes.

Références bibliographiques

- Agossou N., (2004). « Les taxis-motos à Porto-Novo et Cotonou », in *Autrepart*, N°32, pp 135-148.
- Bamas, S., (2002). « O comme Ouagadougou, ou la singularité par les deux roues », in *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-INRETS, pp 239-272
- Bavoux, J-J., Beaucire, F., Chapelon, L., et Zembri, P., (2005). *Géographie des transports*, Col U, Armand Colin, Paris, 231 p.

- Breton (le), E., (2005). *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et insertion sociale*, ARMAND COLIN
- Diagana, Y., (2010). *Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott: des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Rennes 2, 486 p.
- Diaz-Olvera, L., et Godard, X., (2002). « P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre », in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala, INRETS, Paris, pp 249-261.
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, 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, pp. 199-211.
- 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.
- Di Méo, G., (dir.). (1996). *Les territoires du quotidien*, L'Harmattan, Paris, 208 p.
- Dumond, G.-F., (2004). *L'Afrique connaît-elle une urbanisation spécifique* « L'Afrique », ellipses, p 292
- Dupuy, G., (1999). *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, Paris, 160 p.
- Godard, X., (2004). « Pauvreté et mobilité urbaine en Afrique sub-saharienne : concepts analyses et lignes d'action, trop de malentendus », in *Mobilité et systèmes de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté*, SITRASS 7, pp 247-262.
- Godard, X., et Bamas, S., (2002). « O comme Occasion ou les importations de véhicules » in *Les transports et la ville en Afrique au sud du sahara*, Karthala, INRETS, Paris, pp 229-238
- Guézéré, A., (2008). « Oléyia » (taxi-moto): *Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, 455 p.
- Guézéré, A., (2008). « Les taxis-motos de Lomé, un mode de transport urbain accessible à tous : quelle planification pour un service de qualité », in *Ahonhon, Revue de Géographie du LARDYMES*, Université de Lomé, pp 30-45
- Guézéré, A., (2010). « Mobilité quotidienne et accessibilité des fonctions urbaines dans la ville de Kara au Togo : quelle place pour les différents modes de déplacement ? » in *Actes du Colloque Mobilités spatiales dans les villes intermédiaires*, Gabarit, CERAMAC, Clermont-Ferrand, pp. 425-442.
- 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, p. 53-72.
- Guyon, G., (2000). *Transport collectif urbain de voyageurs : Evolution, techniques et organisation*, CELSE, 148 p.
- Kaufmann, V., (2000). *Mobilité quotidienne et dynamique urbaine : la question du report modal*, éd. Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Science, technique, société, 252 p.
- Kaufmann, V., (2005). « La ville-potential » in *Méandre, penser le paysage urbain*, Presse polytechnique et universitaire romandes, Genève, pp 49-65.
- Marguerat, Y., (1997). « La répartition spatiale de l'emploi moderne à Lomé » in *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo (1887-1997)*, col Patrimoines, n°7, p. 377-397.
- Merlin, P., 1985, les politiques de transport urbain, ed la documentation française.
- Nicolas, J.P., Pascal, P. et al (2002). « Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ? » in *les Cahiers scientifiques du transport*, n°41, pp. 53-76.

- Orfeuill, J.-P., (2004). *Transports, pauvretés et exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Éditions l'aube: 181 p.
- Plat, D., (2002). « V comme Voiture ou le rêve contrarié », in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille inventif*, KHARTHALA-INRETS, p. 358).
- Plat, D., (2003). *Mobilités quotidiennes en Afrique Subsaharienne*, Habilitation à diriger les recherches, Université lumière Lyon 2, 144 p.
- Reichman, S., (1983). *Les transports : servitude ou liberté*. PUF, espace et liberté, 280 p.
- SITRASS, (2004). *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : le défi de la pauvreté*, Slay, 535 p
- Vidal, C., le Pape, M., (1986). Espace abidjanais : sociographies de la mobilité, in *L'Espace géographique*, n°3, pp 187-194