

# Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie?

TUBLU Komi N'kégbé Fogâ  
*Ecole du Patrimoine Africain-EPA,*  
*Porto Novo, Bénin*  
[tukofo@yahoo.com](mailto:tukofo@yahoo.com)

## RESUME

Durant la grève générale illimitée que le Togo a connue de novembre 1992 à août 1993 est apparu le phénomène de motos organisées en service de transport en commun, les taxis-motos. Depuis lors, ce nouveau mode de transport urbain est rentré dans les habitudes de la population et constitue pour une grande partie d'elle le moyen le plus rapide pour les déplacements. Selon certaines estimations, le Togo compterait fin 2008 plus de 156.000 taxis-motos avec des recettes annuelles évaluées à environ 173 000 000 US \$. Désormais incontournables, ils créent cependant certains problèmes qu'il faudra juguler. Ils mettent en danger la vie des citoyens par le manque de professionnalisme qui caractérise le métier, déstructure un secteur des transports en commun en reconstruction au Togo. En outre, ils sont un facteur de dégradation de la qualité de vie en raison des multiples problèmes qu'ils génèrent encore, faute d'une réglementation et d'une organisation rigoureuses du secteur.

## INTRODUCTION

Durant la grève générale illimitée que le Togo a connue de novembre 1992 à août 1993 au plus fort de la crise socio-politique née des mouvements indus par ce qu'il est convenu d'appeler « le vent de l'Est », est apparu (à la suite du Bénin) le phénomène des taxis-motos localement désignés « zémidjan » (« *emmène-moi vite* » en fon, une langue du Bénin) ou « oléyia ? » (« *tu y vas ?* » en éwé, une langue du Togo). Depuis lors, ce nouveau mode de transport urbain est rentré dans les habitudes de la population togolaise et constitue pour une grande partie d'elle le moyen le plus rapide pour les déplacements urbains. Il s'agit de motos organisées en service de transport en commun avec au moins un passager et très souvent de lourds bagages. Au delà de la réalité économique et sociale qu'il constitue, le taxi-moto apparaît comme un mouvement à contre-courant de la tendance générale en matière de transport urbain. En effet, au moment où dans les pays industrialisés on évolue des transports du type individuel vers le type commun dans un souci très écologique, au Togo les populations donnent de plus en plus leur préférence aux taxis-motos qui sont d'une certaine

manière un moyen de transport individualisé. Ces motos non seulement mettent en danger la vie du conducteur et celle du passager par le manque de professionnalisme qui caractérise le métier et déstructure un secteur des transports en commun en pleine construction au Togo par la mise en route depuis quelques mois d'un réseau de bus urbains mais aussi ils sont un facteur de nuisance sonore et de pollution de l'environnement par le fait qu'ils utilisent essentiellement du carburant de mauvaise qualité vendu en bordure des routes. Comment a vu le jour ce phénomène dans les transports urbains au Togo ? Pourquoi est-il en vogue et quelle est sa réelle place dans la mobilité urbaine au Togo ? En quoi constitue-t-il ou non un moyen de transport durable et comment est-il ou non un facteur de la qualité de vie dans les villes du Togo et spécifiquement de la ville de Lomé sur laquelle portera prioritairement nos analyses ?

## **I -LE TAXI-MOTO : LES RAISONS D'UNE MONTEE EN PUISSANCE**

Nouveau phénomène dans le service du transport urbain au Togo, le taxi-moto ne s'est développé que parce que certaines conditions lui ont créé un contexte favorable. Ces conditions sont à la fois liées au contexte urbain général du Togo et spécifiquement de la capitale Lomé qui a été épice de centre du phénomène et aussi à la structuration de l'offre du transport urbain.

### **1.1. Le contexte urbain et service de transport urbain au Togo**

En dehors de la Commune de Lomé, le secteur des transports urbains n'a jamais été structuré au Togo par des services de bus de transport en commun. En effet, de 1962 à 1982, le transport urbain était assuré dans la Commune de Lomé par la Régie Municipale de Transport Urbain. Mais avec la cessation des activités de cette structure en 1982, ce secteur sera désorganisé et livré à lui-même à la fois à Lomé et dans l'ensemble des grandes villes du Togo. Cette situation sur laquelle vont rapidement se greffer d'autres telle la rapide croissance démographique, l'étalement tentaculaire des villes, le mauvais état des routes et l'inadéquation entre l'offre et la demande de mobilité urbaine conduiront, dans les conditions particulières de la grève générale illimitée de 1992, à l'émergence des taxis-motos.

### 1.1.1. La croissance démographique

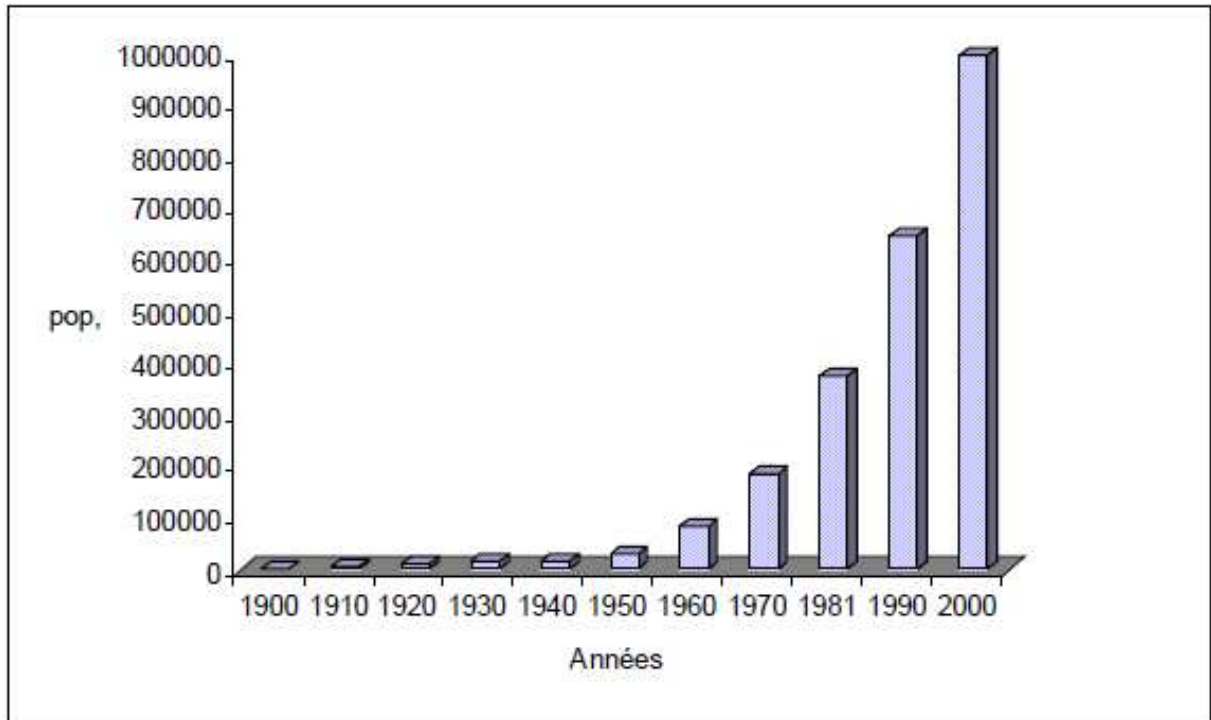
Depuis que Lomé est devenu la capitale du Togo en 1897, sa population ne fait que s'accroître de manière prodigieuse. Selon Yves Marguerat<sup>1</sup>, cela se justifie par le fait que la ville concentre à elle seule 60% des fonctionnaires comme centre des activités commerciales, industrielles et culturelles du pays et attire ainsi chaque année un nombre important d'immigrants nationaux et étrangers. Le tableau suivant indique les proportions de cette rapide augmentation de la population de Lomé.

Années	Population(en milliers)	Taux d'accroissement	Croissance en valeur absolue
1960	85 000	8,8	52 000
1970	185 000	7,4	100 000
1981	395 499	6,1	190 499
1990	650 000	5,9	274 501
2000	1 000 000	4,2	35 000

Source : Assogba Guezere

Cette augmentation très sensible de la population de la ville de Lomé se représente ainsi :

<sup>1</sup> Yves Marguerat, *Centenaire de Lomé, capitale du Togo (1897-1997)*, collection Patrimoine, Presse de L'UB, Lomé, 1998, 492 p



### 1.1.2. L'étalement urbain

L'étalement urbain de Lomé est la conséquence de cette urbanisation galopante et incontrôlée. En effet, comme beaucoup de capitales africaines, la ville de Lomé s'étend très rapidement en raison de l'augmentation fulgurante de sa population. A. GUEZERE écrit justement : *"En 1995, Lomé concentrait déjà 66% de la population urbaine contre 54% en 1981. En considérant le taux de croissance du recensement de 1981 qui était de 6,1, l'agglomération de Lomé a déjà dépassé 1000000 et sera de 2000000 d'habitants en 2020. Cette croissance démographique explique l'extension spatiale que la ville connaît."*<sup>2</sup>. Le site originel du vieux Lomé devenant de plus en plus exigu et donc saturé, les populations se déplacent de plus en plus vers les périphéries généralement peu loties et non viabilisées (manque de routes, de voirie, de réseaux d'adduction d'eau, d'assainissement, de téléphone, d'électricité etc.). Cet éloignement de centre ville qui est le siège de l'administration et de tous les services économiques et financiers impose à ses habitants entre autres défis l'obligation de toujours se déplacer sur des distances relativement importantes pour satisfaire les moindres besoins.

<sup>2</sup> Assogba Guezere, *Taxis collectifs et taxis motos : un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain à Lomé*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010

### 1.1.3. *Le mauvais état de la voirie urbaine*

"La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules" écrivait X. GODARD (2002)<sup>3</sup> A Lomé, l'un des grands problèmes engendrés par la croissance rapide de la population et l'étalement de la ville vers les périphéries reste le manque criard de routes. Le réseau routier est essentiellement constitué de quelques voies bitumées et pavées qui font le lien entre le centre ville et les quartiers périphériques. En outre, l'une des conséquences de la crise socio-économique que le Togo a connue dans les années 1990, fut la rupture de la coopération internationale avec le pays durant plus de 15 ans. Cette situation a diminué les capacités d'intervention de l'Etat dans presque tous les domaines, dont celui de l'extension et de l'entretien du réseau routier. Elle est suffisamment résumée par Lourdes Diaz Olvera qui écrit : "*Le réseau routier est généralement peu développé et en mauvais état, les voies bitumées sont limitées au centre et aux principales liaisons centre/périphérie. Les entreprises publiques de transport ont disparu dans la plupart des villes du fait de la conjonction des effets des politiques macro-économiques reposant sur le retrait de l'Etat, de l'absence d'une politique de transports cohérente et des errements dans la gestion de ces entreprises.*"<sup>4</sup>

### 1.1.4. *L'inexistence d'autobus de transport en commun*

Depuis 1982, il n'existe plus de transports collectifs urbains à Lomé pas plus que dans les villes de l'intérieur qui n'en ont jamais eu d'ailleurs. Devant ce vide, des taxis artisanaux se sont implantés pour desservir le centre ville de Lomé et des points spécifiques de la ville. Les nouveaux quartiers excentrés se trouvent donc totalement enclavés car les taxis autos n'y vont presque pas en raison de l'état pas toujours bon des infrastructures routières.

### 1.1.5. *L'inadéquation entre la demande et l'offre des taxis en ville*

Les quartiers périphériques de Lomé étant des zones essentiellement résidentielles mais enclavées et donc peu desservies par les taxis autos, les résidents qui n'ont pas de moyens de déplacement personnels (même ceux qui en ont sont confrontés à l'état défectueux des routes), sont souvent obligés de faire de longues distances à pied avant de rallier les stations

<sup>3</sup> X. GODARD, *Les transports et la ville en Afrique su sud du Sahara*, Paris, Karthala, 2002,410p.

<sup>4</sup> Lourdes Diaz Olvera, *Les motos-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010

de taxis autos. Il existe donc une demande de mobilité non servie par le système classique de mobilité qu'offrent ces taxis autos en l'absence de service du bus de transport en commun.

## **1.2. Les raisons de l'émergence du taxi-moto comme nouveau mode de transport en commun au Togo**

Le taxi-moto est apparu en réponse à une situation de manque et s'est rapidement imposé comme mode de transport parce qu'il offre des avantages qu'on qualifierait de comparatifs par rapport au taxi auto classique.



**Les taxis-motos dans la circulation à Lomé**

### *1.2.1. La flexibilité des parcours*

Les taxis autos ont généralement un parcours fixe et font les dessertes centre ville/périphérie. Le taxi moto va introduire une nouvelle forme de mobilité sur demande. Il s'agit pour le client de donner sa destination en fonction de quoi un prix lui est proposé. Cette flexibilité des parcours donne la possibilité au client de se faire conduire jusqu'à son domicile, jusqu'à sa porte même si son domicile n'est pas situé sur une grande artère.

### 1.2.2. La flexibilité des prix

En plus de la flexibilité des parcours qu'elle offre, le taxi moto est également flexible sur le prix. En effet, contrairement au taxi auto qui a des prix prédéfinis en fonction des parcours aussi prédéfinis, les prix des taxis motos sont négociables. En fonction donc de la distance du parcours voulu par le client, le conducteur donne un prix généralement indicatif sur le quel il est donc possible de discuter.

### 1.2.3. L'accessibilité à des zones difficiles

La voirie urbaine est assez réduite à Lomé et en saison de pluie surtout, certains quartiers sont inaccessibles parce que les quelques voies d'accès qui y mènent sont totalement inondées. Face à ce risque de second enclavement- le premier étant le fait même qu'il existe peu de voies- les taxis-motos constituent la seule solution de recours. En effet, quel que soit l'état des routes, les conducteurs de taxis-motos trouvent l'ingéniosité de les pratiquer, sauvant les résidents ainsi d'un isolement certain. Il n'est donc pas rare de voir que sur ces voies devenues impraticables pour les véhicules, les taxis-motos créent un point de stationnement. Naturellement, cette situation fait augmenter les prix des services mais personne ne trouve à redire car il n'existe pas d'autres solutions. Les taxis-motos jouent donc par la même occasion un rôle de rabattement vers les point de stationnement des taxis autos et autres formes de transport.

## 1.3 -Le taxi-moto : les chiffres d'une réalité

Le chômage des jeunes est une situation reconnue au Togo comme dans la majorité des pays africains. Ainsi donc quand le phénomène du taxi-moto est apparu, beaucoup de ces jeunes sont rentrés dans ce nouveau corps de métier sans se poser trop de questions car il permettait au moins de vivre au jour le jour en attendant des lendemains meilleurs. Célestin Kaffo et ali notent à ce propos : *"En Afrique subsaharienne, le malaise socio-économique a exercé de puissants effets sur les modes d'accès au marché du travail, les revenus allant jusqu'à rendre problématique le déplacement des personnes et des biens suite à la fermeture des principales sociétés de transport public là où elles ont existé. Comme palliatif, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est comptée parmi les activités du secteur informel les plus prisées. De plus en plus, on voit se développer dans de nombreuses villes*

*africaines, le phénomène de Motos-taxis connu sous le nom de "bend-skin"<sup>2</sup> au Cameroun, "zémidjan"<sup>3</sup> ou "zeds" au Bénin, "Oléa" au Togo et "kaboukabou" au Niger etc"<sup>5</sup>*

Ainsi, selon les estimations du Collectif des Organisations syndicales des Taxis-motos (COSTT), le Togo compterait en fin 2008 environ 155.813 taxis-motos dont plus de quarante mille exercent à Lomé. Les recettes engendrées par ces conducteurs seraient elles estimées à plus de 173 000 000 US \$. Même si ces chiffres peuvent être sujets à caution, il n'en demeure pas moins vrai que le taxi-moto est désormais une nouvelle activité économique dont il faut tenir compte.

### III- LE TAXI-MOTO ET LA QUALITE DE VIE

Le taxi-moto est entré dans les habitudes des Togolais et il serait aujourd'hui très difficile de vouloir l'interdire. Cependant, il est du devoir des pouvoirs publics de s'assurer qu'il contribue, en tant que nouveau moyen de transport urbain, à la qualité de vie des citoyens, ce qui n'est pas toujours.

#### 3. L'insécurité routière

Secteur d'activité non 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 permis de conduire qui les astreint à des obligations rigoureux en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler. Depuis quelques années, les autorités ont institué le port obligatoire de casque pour tous les conducteurs d'engins à deux roues mais cette mesure n'est nullement respectée. Bien avant, il a été institué un permis de conduire pour conducteur d'engins à deux roues qui n'a jamais entré en vigueur non plus. Aussi bien les conducteurs que les passagers courent donc de graves risques lors des accidents de circulations qui sont devenus fréquents. Ces zémidjans, en plus de ne pas avoir de permis de conduire, de ne pas porter des casques, n'hésitent pas à transporter deux à trois passagers (parfois plus) ou se surcharger avec des gros colis qui les

---

<sup>5</sup> Célestin Kaffo et ali, *L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne.*



empêchent de bien maîtriser leur guidons. En termes de statistiques, on peut noter que pour l'année 2007, il y a eu 592 accidents d'engins à 2 roues avec 96 morts et 1088 blessés. Les taxis-motos sont parfois des dangers publics en raison de la non maîtrise du code de la route et de la surcharge. Ils entravent parfois la circulation et mettent en danger la vie des autres usagers en plus des leurs et de leurs passagers.



**Taxi-moto transportant quatre passagers en plus du conducteur**



**Taxi-moto transportant sept enfants en plus du conducteur**



**Un accident de moto en pleine circulation**

#### **4. La pollution atmosphérique**

Les taxis-motos sont responsables de la pollution de l'air dans les villes. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder tout le monoxyde de carbone que se dégage du moteur de ces engins qui ronronnent dans les rues de Lomé. Même si le Togo ne dispose pas de chiffre à ce propos, selon le ministère béninois en charge de l'environnement, il est émis chaque jour au Bénin 83 tonnes de monoxyde de carbone, dont 49 tonnes émises par les deux-roues. La situation n'est pas trop différente au Togo car les taxis-motos des deux pays ont en commun l'utilisation de l'essence de contrebande moins chère mais souvent de mauvaise qualité, acheté en bordure de route et non dans les stations d'essence comme cela devrait se faire normalement. En outre, le taxi-moto constitue un mouvement à contre-courant de la tendance actuelle en matière de transport. En effet, au moment où partout dans le monde on cherche de plus en plus à évoluer vers les services collectifs dans un souci écologique, au Togo, le taxi-moto s'impose davantage alors qu'il est d'une certaine manière un moyen individualisé. Cette situation pose le problème de la qualité de l'air que les citoyens respirent.

## CONCLUSION

Depuis 1992, à la suite du Bénin voisin, le taxi-moto est irrémédiablement entré dans la vie des Togolais comme nouveau moyen de transport et a investi tous les coins du pays. Dans les villes moyennes et les villages qui ne disposent pas de services internes de taxi en dehors des taxis-brousse qui ne font que des services localité à localité, il est le seul moyen de transport qui permettent aux habitants de se déplacer dans point à un autre à l'intérieur de leur localité ou de rallier une localité non desservie car ne se situant pas sur une grande artère. Par contre, à Lomé, il est en concurrence avec le taxi ordinaire qui depuis 1982, est le seul moyen de transport urbain. Au moment où la Mairie de Lomé met en place une société de transport en commun pour la ville de Lomé il est important, au-delà des divers problèmes liés au service des taxis-motos et surtout en raison de ces problèmes, de réguler ce secteur afin de l'assainir et de créer avec le taxi collectif *"un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain"*<sup>6</sup> à la fois à Lomé et plus tard dans le reste du pays et de l'intégrer véritablement dans le service de mobilité.

---

<sup>6</sup> Assogba Guezere, *"Taxis collectifs et taxis motos : un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain à Lomé"*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010

## BIBLIOGRAPHIE

- AGOSSOU N.S.A., 2004, *Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou*, in Autrepart, n°32, 135-148.
- CODATU X, *La mobilité urbaine pour tous*, Lomé 2002
- Diaz L. O. et ali, *Les motos-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
- Fièvre des taxi-motos au Togo[En ligne] publié le 22/11/2002, [www.afrik.com/article5303.html](http://www.afrik.com/article5303.html) consulté le 20 mars 2010
- EAMAU, *Etude exploratoire sur les motos taxis dans les villes africaines : le cas de Lomé*, Lomé, Septembre 1998, 47p
- GARCIA-ORIOU, *Les taxis métro de Lomé, étude d'un transport urbain informel*, DESS, Grenoble, 1989, 102p
- GUEZERE A., *Le rôle des taxis motos dans le transport informel urbain et dans le développement socio-économique de Lomé*, Mémoire de DEA, Université du Bénin, 2000 49p
- GUEZERE A., *Taxis collectifs et taxis motos : un couple intermodal pour une meilleure intégration du transport urbain a Lomé*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
- KAFFO C. et ali, *L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*. Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007[en ligne], consulté le 20 avril 2010
- Les moto-taxis ou la danse de la mort [En ligne] publié le 25/07/2002, [www.afrik.com/article4754.html](http://www.afrik.com/article4754.html) consulté le 20 mars 2010
- X. GODARD, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Karthala –INRETS 2002, 410 p
- MARGUERAT Y. et ali, *Le centenaire de Lomé, capitale du Togo (1897-1997)*, collection Patrimoine, Presse de L'UB, Lomé, 1998, 492 p
- TOSSOU C.A., 1993, *Les taxi-motos urbains de Cotonou : sécurité et environnement*, in Actes de la Codatu Transport urbain dans les pays en développement, Tunis, 15-19 fév. section XII, 45-55.