

Taxi-Moto dans le Grand Antananarivo

Enquête réalisée du 2 au 16 septembre 2025 — 209 conducteurs, 161 clients enquêtés

CHIFFRES CLÉS DU SECTEUR TAXI-MOTO

entre 2 700 et 3 000+

Estimation du nombre de Taxi-moto issus de l'enquête

16 000 – 30 000

Voyageurs transportés par jour (estimé)

~80 %

Scoters 4 temps (type dominant)

59 %

Conducteurs propriétaires

25 - 34 ans

Tranche d'âge majoritaire

80 %

Clients satisfaits ou très satisfaits

61 %

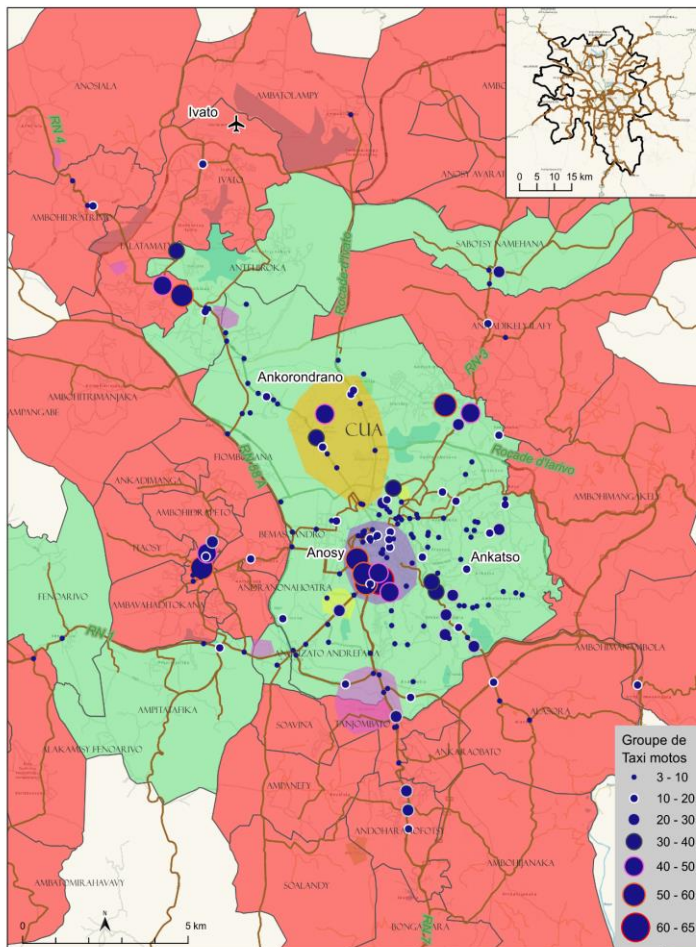
Financement par fonds propres

LE CONTEXTE

Autorisé par la CUA depuis novembre 2022, le taxi-moto s'est imposé comme un acteur incontournable de la mobilité dans le Grand Antananarivo. En pleine croissance post-Covid, le secteur fonctionne sans cadre réglementaire précis, dans une zone grise entre tolérance et légalisation partielle.

En septembre 2025, la CUA a organisé une rencontre avec les chefs de pistes pour rappeler les règles de mobilité urbaine. L'enquête CODATU, menée dans 16 communes, dresse l'état des lieux du secteur.

RÉPARTITION SPATIALE



Localisation des taxi motos dans le Grand Antananarivo

— Lignes de Taxi de suburbaines
 [] Communes du Grand Tana
 [] Zone économique
 [] Zone Industrielle
 [] Hypercentre
 [] Service Taxi moto :
 [] Autorisé
 [] Non Autorisé

Localisation des taxi-motos dans le Grand Antananarivo.

PROFIL DES CONDUCTEURS

Âge & ancienneté

- Majorité entre 25 et 34 ans (> 50 % des effectifs)
- Forte croissance post-Covid : afflux majeur de nouveaux entrants depuis 2023
- Secteur perçu comme solution économique rapide face au chômage

Statut & organisation

- 59 % propriétaires de leur moto — autonomie mais charges entières
- 37 % locataires — pression financière quotidienne
- Journées de 12 à 14h (6h – 19h/20h)
- ~10 voyages avec passagers par jour (46 % des cas)
- 39 % effectuent fréquemment des trajets à vide
- Organisation : chefs de piste et association des Taxi-moto
- Association des Taxi-moto avec 1400 membres en 2025

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET BESOINS EXPRIMÉS DES TAXIMEN

(30% des réponses)

- Obtention d'autorisations et formalisation de l'activité
- Équipements adéquats : badges, gilets, casques, gants
- Amélioration du service : hygiène, propreté, accueil clients
- Difficultés principales : négociation de tarifs, mauvais payeurs, manque de zones de stationnement

ÉTAT DU PARC

Types & cylindrées

- ~80 % de scooters 4 temps — maniables, économiques, confortables
- ~11 % de scooters 2 temps (plus anciens), ~9 % de motos à vitesse
- 53 % des motos dans la tranche 101–125 cc
- ~70 % consomment 1 à 3 L/100 km

Vétusté & acquisition

- Majorité du parc âgé de 5 à 10 ans, voire 7 à 10 ans
- 67 % des motos acquises d'occasion — forte dépendance au marché secondaire
- 4 % seulement issues de magasins de motos neuves

PARC MOTO : UN APERÇU TERRAIN



Les trois types de motos utilisées : scooters 4 temps (majorité), scooters 2 temps et motos à vitesse.



Les Taxi-moto au cœur de la ville d'Antananarivo

MODE DE FINANCEMENT DES VÉHICULES

- Financement reposant à 61 % sur les fonds propres
- Prêts familiaux comme filet de sécurité informel
- Prêts bancaires quasi absents — faible inclusion financière

ÉLÉMENTS SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

- Tarifs : 1 000 – 3 000 Ar/km (soit 0,18 – 0,56 €/km, vs 0,82 – 2 €/km pour le taxi-ville)
- Maintenance mensuelle : 50 000 – 100 000 Ar (soit 10 – 20 €/mois : scooters 4T), surtout chez les propriétaires
- 80 % des taximen jugent l'activité rentable ; 20 % ne la jugent pas rentable

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN ENJEU MAJEUR

8 / jour accidents motos toutes motos confondues en moyenne

36 % des accidents toutes catégories (BAC 2025)

- Sur les conducteurs interrogés : 30% sans permis, 12% sans assurance
- 33% conducteurs ne connaissent pas le Code de la route
- Seulement 15% disposent de 2 casques (conducteur + passager)

PROFIL ET USAGES DES CLIENTS

- Clientèle jeune (25–39 ans), légèrement féminine (90 F / 71 H)
- 43 % utilisent le taxi-moto pour les trajets domicile-travail
- 35 % pour les courses et besoins quotidiens
- ~16 % pour les déplacements études/école
- 132 clients satisfaits sur 161 interrogés (82 %)

PRINCIPAUX CONSTATS

CONSTAT 1 — Un secteur économiquement essentiel mais structurellement fragile

Le Grand Antananarivo compte plus de 2 700 taxi-motos recensés sur le terrain (3 000+ estimés par les associations), assurant 16 000 à 30 000 voyages quotidiens. Ce secteur représente un pilier de la mobilité urbaine, notamment pour les populations actives à revenus modestes, mais opère sans filet réglementaire formel.

CONSTAT 2 — La vétusté du parc est le principal frein à la qualité de service

La majorité du parc est composée de véhicules âgés de 5 à 10 ans, dont 67 % ont été acquis sur le marché de l'occasion. Les motos anciennes augmentent les coûts de maintenance, réduisent la fiabilité du service et accroissent le risque d'accident.

CONSTAT 3 — La sécurité routière est le risque systémique le plus urgent

Les motos, y compris les taxi-motos, sont impliquées dans 36 % de l'ensemble des accidents enregistrés à Tana (BAC 2025). Sur les conducteurs interrogés, 30% sont sans permis et 12% sans assurance. Seuls 30 disposent de deux casques. Les accidents surviennent majoritairement aux heures de pointe.

CONSTAT 4 — Une demande forte et une satisfaction élevée des usagers

82 % des clients sont satisfaits. Le taxi-moto répond à des besoins de mobilité réels (travail : 43 %, courses : 35 %) avec des tarifs compétitifs (0,18 – 0,56 €/km), confirmant sa pertinence comme composante de l'offre de transport urbain.

RECOMMANDATIONS OPÉRATIONNELLES

R1

Lancer un programme de renouvellement progressif du parc moto

Mettre en place un programme d'accompagnement au renouvellement du parc de motos, avec l'appui de l'État et des partenaires financiers, en privilégiant l'électrification progressive des véhicules les plus anciens. Un parc plus récent réduit les coûts de maintenance, améliore la sécurité et renforce la compétitivité du secteur.

R2

Instaurer une formalisation progressive avec badges et licences numériques

Commencer par l'attribution de badges et gilets officiels, puis évoluer vers un système de licences d'exploitation numériques — sur le modèle de Douala (Benskins) et de Pedro Brand (RD Congo). Une plateforme numérique permettrait l'identification des conducteurs, la traçabilité et la réduction de la fraude.

R3

Rendre obligatoires les équipements de sécurité et organiser des formations

Distribuer des équipements subventionnés (casques homologués, gilets, gants) et mettre en place des formations ciblées : Code de la route, techniques d'accueil client, gestion de micro-entreprise. Réduire l'accidentologie est la priorité de santé publique la plus urgente.

R4

Créer des stations dédiées et intégrer le Taxi-moto dans les plans de mobilité

Aménager des points de stationnement officiels dans les zones stratégiques (marchés, universités, zones de bureaux). Intégrer le taxi-moto dans les plans de mobilité urbaine aux côtés des Taxi-be, pour une complémentarité modale efficace et une réduction des conflits d'usage.

R5

Renforcer les organisations professionnelles et structurer la représentation

Accompagner la structuration et le renforcement des associations de taximen et des coopératives formelles afin de consolider leur rôle d'interlocuteurs auprès des autorités. Renforcer le rôle des chefs de piste dans la gouvernance du secteur. L'association des Taxi-moto recense ~1 400 membres — une base existante à consolider.