

Gozem ou la *Mototaxi à la demande* à Lomé : caractéristiques de l'offre et modes d'usage de l'espace urbain

Gozem or Motorbike taxi on request in Lomé:
supply characteristics and use of urban space

Yao SAGNA¹

LIAT/ENSA Paris Malaquais

yao.sagna@paris-malaquais.archi.fr ebensagna7@gmail.com

Résumé

L'introduction récente du numérique dans le secteur des activités économiques des villes africaines ne laisse guère indifférents les transports urbains. On assiste dès lors à une forme de digitalisation qui va de façon grandissante au niveau des transports dits *informels*, notamment celui des mototaxis, très actifs en Afrique subsaharienne. Cette transformation en cours de ce mode de transport collectif s'accompagne des effets tant au niveau de l'organisation de l'activité, du type d'usagers que dans la manière de desservir le périmètre urbain. Le passage de l'« informel » au « formel », la ségrégation au sein de la clientèle, la modernisation des pratiques traditionnelles des zémidjans, le déplacement du presque *door to door*, l'équilibre spatial dans le maillage du territoire, etc. sont autant de signaux que nous observons à l'aune de l'arrivée des Uber version mototaxis sur le continent. Notre recherche vise à caractériser cette nouvelle offre de mobilité qu'est le *transport à la demande* par mototaxi mais aussi à déterminer son mode d'usage de l'espace urbain. Une approche méthodologique double, alliant entretiens avec les acteurs et tracking comparés des mototaxis digitalisés d'une part et maraudeurs d'autre part, mènera vers l'atteinte de nos objectifs. L'étude de cas porte sur Gozem à Lomé.

Mots-clés : Gozem, mototaxi à la demande, offre, espace urbain, Lomé

Abstract

The recent introduction of digital technology in the economic activities of African cities has not left urban transport unaffected. We are therefore witnessing a form of digitalization that is increasingly taking place in so-called informal transport particularly that of motorcycle taxis, which are very active in sub-Saharan Africa. This ongoing transformation of this mode of public transport is accompanied by the effects both in terms of the organization of the activity, the type of users but also in the way in which the urban perimeter is served. The transition from "informal" to "formal", the segregation of the customer base, the modernization of the traditional practices of the zémidjans, the shift from almost door-to-door, the spatial balance in the network of the territory ... are all signals that we observe in the light of the arrival of the Uber motorcycle-taxi version on the continent. Our research is intended to characterize this new mobility offer that is transport on demand by motorcycle taxi in the prism of its characteristics but also its mode of use of urban space. A dual methodological approach combining interviews of actors and comparative tracking of digitalized motorcycle taxis on the one hand and marauders on the other hand, will lead us towards the achievement of our objectives. Our case study will focus on Gozem in Lomé.

Keywords: Gozem, motorbike taxi on request, offer, urban space, Lomé.

¹ Laboratoire Infrastructure Architecture Territoire LIAT/ENSA Paris Malaquais, 9 avenue Blaise Pascal, 77420 Champs-sur-Marne, France

INTRODUCTION

L'Afrique connaît de nos jours un développement fulgurant des technologies de l'information et de la communication TIC (Gonzales & al, 2015). Cette révolution sans précédent du numérique prend de l'avance sur certains besoins jugés plus primordiaux à savoir la santé, la nutrition, l'eau potable, l'éducation, les routes, etc. (Banque mondiale, 2014). C'est une situation qui semble être un paradoxe dans la définition des priorités face aux conditions de vie sur le continent. Pourtant, il est démontré par plusieurs recherches que les TIC constituent même des accélérateurs dans l'atteinte de ces besoins vitaux (Loukou, 2012). Ils entretiennent dès lors un *effet de leapfrog* (De Vergés, 2019)² ou de *saut infrastructurel* (Rouillard & al, 2015) en envahissant pratiquement tous les secteurs, les reconfigurant et contribuant tant soit peu à une dynamique de développement atypique. Parmi les domaines marqués par leurs impacts, figure le transport urbain. Point n'est à démontrer toutes les difficultés auxquelles les populations sont confrontées dans leurs déplacements quotidiens, sinon qu'elles sont vouées à leur propre sort et au salut d'une inventivité palliative (Godard, 2002). Leur merci réside souvent dans l'usage des moyens de transports artisanaux qui vont des calèches aux minibus en passant par les charrettes, les mototaxis, les tricycles, les clandos ou les wôrô-wôrô.

Grâce aux TIC, le monde étant devenu un « village planétaire » avec la facilité de transfert des pratiques et innovations d'un continent à l'autre *via* la toile, l'Afrique urbaine s'uberise³. On assiste à une certaine forme de *transport à la demande* au sein même du secteur artisanal, notamment celui des mototaxis. En Afrique de l'Est, plusieurs applications mobiles existent, mettant en relation client et conducteur de mototaxi. On peut citer SafeMotos (Kigali), Safeboda et Tugende (Kampala), TwendeApp (Dar es Salaam). Depuis novembre 2018, ce transport de niche a fait surface à Lomé (ville d'Afrique de l'Ouest) sous l'appellation Gozem. Quelles sont les caractéristiques de cette nouvelle offre de service ? Et quelle est son utilisation de l'espace urbain ? Notre recherche s'attache donc d'une part à caractériser de manière fine les modes opératoires de ce service, en évaluant les changements introduits par la digitalisation. D'autre part, elle vise la compréhension des stratégies économiques mises en œuvre par les opérateurs, au travers de l'analyse de l'usage du territoire urbain.

Dans cette démarche, nous faisons l'hypothèse que l'introduction du numérique dans le transport informel, particulièrement celui des mototaxis, met en évidence à la fois les manquements des zémidjans tout de même longtemps décriés, mais aussi révèle certaines de leurs pratiques positives correspondant à des réalités bien spécifiques. Aussi assiste-t-on à une tendance allant dans le sens d'un maillage absolu de l'ensemble du territoire urbain grâce au numérique. Pour autant, cette digitalisation ne profite qu'à une certaine catégorie de clientèle donnée. Ce faisant, les mototaxis perdent ainsi leur caractère « social » d'« offre de transport pour tous » sur le territoire. Gozem ou mototaxi à la demande à Lomé sert d'étude de cas.

I – ZONE D'ETUDE

Lomé, d'après les réformes foncières administratives de 2017, est un espace géographique qui regroupe treize communes et qui s'étend sur une superficie de 333 km² pour une population de près de 1,5 million d'habitants (Agetur-Togo, 2016). Capitale du Togo, elle se présente comme la plaque tournante de la vie politique et économique,

² « *leapfrog* ». L'expression anglo-saxonne – littéralement « saut de grenouille » – décrit la façon dont le numérique pourrait permettre au continent de sauter certaines étapes du développement pour amener la population africaine vers une plus grande richesse, une meilleure éducation et une meilleure santé.

³ Ce terme fait référence au développement des offres de transport de type UBER

rassemblant toutes les institutions de l'État et les grands pôles d'activités économiques du pays. Elle se distingue dans la sous-région par son port en eau profonde, principale source économique du pays. Non loin de la zone portuaire se trouve le centre-ville qui est aussi remarquable aux échelles nationale ou internationale. On y rencontre le grand-marché d'Adawlato, un marché atypique de par son animation mais aussi de par ses *nana benz*, femmes de distinction à fort pouvoir financier qui impactaient jadis la vie politique de la nation. A côté de ce marché, se dresse le quartier d'affaires avec ses hôtels, banques, bâtiments administratifs et ministériels, bureaux d'entreprises privées etc. Ce caractère multifonctionnel du centre-ville le contraint à une forte mobilité de type pendulaire dont la maîtrise souffre d'efficacité (Agetur-Togo, 2016).

En dehors du centre-ville, d'autres pôles d'activités attirent également de multiples déplacements dans la ville : le grand marché de Hédzranawoé, l'université de Lomé, la zone GTA, le carrefour d'Atikoumé... pour ne citer que ceux-là. Dans le même temps, l'offre de transport public, mise en place par la société des transports de Lomé SOTRAL pour toute l'agglomération, est très insuffisante par rapport à la taille de la population urbaine en mouvement. Ceci se traduit par les fréquences de passage des bus : elles sont de plus d'une heure pendant les heures de pointe et de deux en heures creuses⁴. La majeure partie de la population doit donc conjuguer avec pauvreté et débrouille face à leur besoin de mobilité. Les transports informels, en particulier les mototaxis, assurent donc le relais entre ces divers pôles qui maillent ainsi le territoire urbain de Lomé depuis les années 1992 et qui connaissent actuellement une transformation due au numérique.

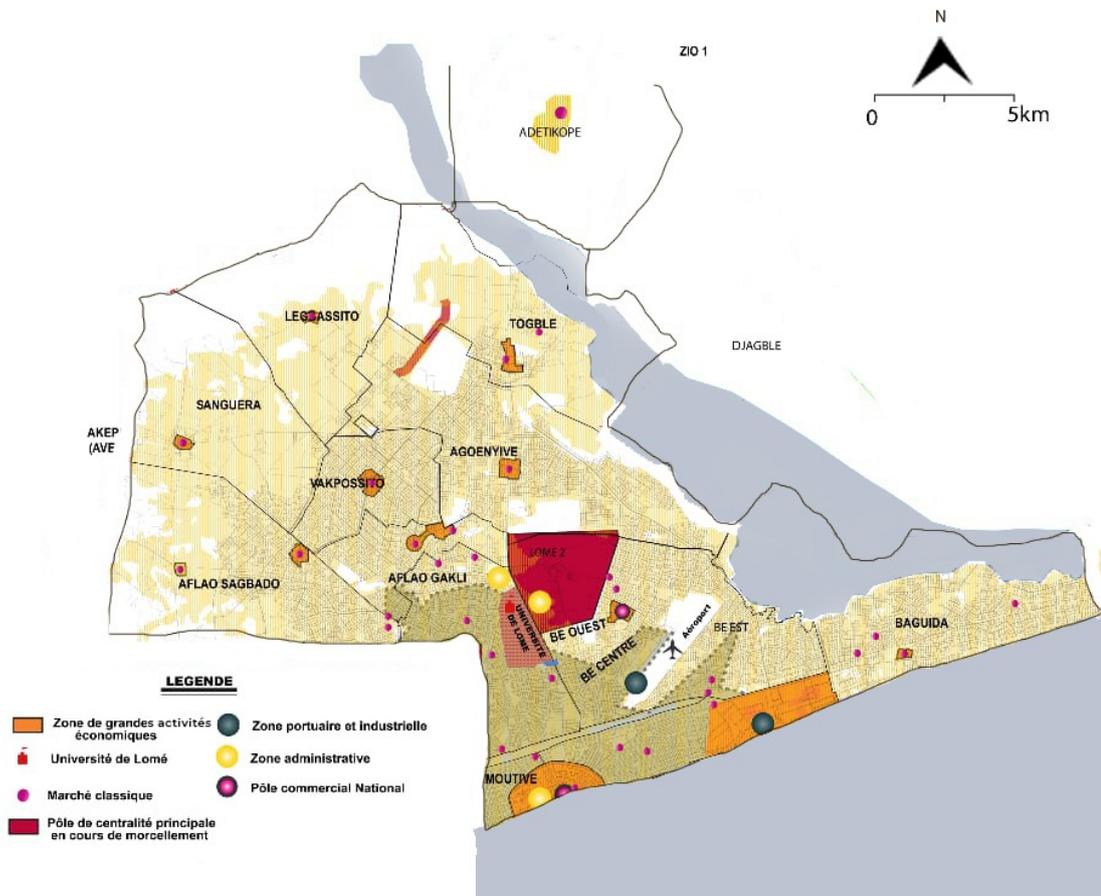


Fig.1 – Le Grand Lomé et ses 13 communes avec les différents pôles d'activités majeurs
(Source : carte redessinée à partir des données du SDAU 2010)

⁴ Information recueillie lors de nos entretiens à la Sotral. Cette fréquence qui est due en partie par le peu de nombre de bus dont la société dispose (92 en tout) se justifie aussi par les pannes mécaniques très récurrentes des bus ainsi que par le ralentissement des trajets lié à la congestion surtout aux heures de pointe.

II – METHODOLOGIE

□ Entretiens d'acteurs

Pour comprendre le système de fonctionnement de la nouvelle composante du transport urbain qu'est Gozem, le transport à la demande, et pour le caractériser, nous avons entrepris des enquêtes qualitatives par entretien en ciblant les responsables de l'entreprise, quelques conducteurs et clients ou voyageurs gozem. Concrètement, nous avons organisé trois types d'entretien, chaque entretien correspondant au type d'acteur en jeu, c'est-à-dire le responsable ou promoteur, le conducteur et le voyageur.

Concernant les promoteurs, après plusieurs reports de rendez-vous, nous avons eu finalement l'occasion de nous entretenir avec le fondateur de la société. L'entretien fut de type semi-directif et a duré 45 minutes.

Deuxièmement, nous nous sommes intéressés aux conducteurs gozem, nous-même nous déguisant en passager en vue d'une enquête participative. En effet, après avoir téléchargé puis installé l'application Gozem sur notre téléphone, nous contactons les conducteurs. C'est ainsi qu'ont pu être réalisés jusqu'à 15 trajets sur 5 jours successifs pour des déplacements personnels. Cette stratégie a permis d'avoir notre propre expérience du système. À la fin des trajets, nous négocions un temps d'arrêt volontaire du conducteur, afin d'administrer nos questionnaires. Les trajets étaient mis à profit pour les prédisposer à cet entretien, par notre attitude familière.

Enfin, pour avoir des avis d'autres usagers-passagers, nous nous sommes appuyés sur ces mêmes conducteurs pour récupérer à partir de l'historique d'appels de leur répertoire au moins le contact téléphonique de cinq clients qu'ils ont préalablement transportés dans la même journée. Par ce moyen, nous avons constitué de manière aléatoire un échantillon de 75 passagers, avec qui nous avons organisé des entretiens téléphoniques. 70 ont accepté de participer à l'enquête, deux numéros de téléphone étaient inaccessibles et trois passagers ont refusé de répondre à nos questions.

□ Le *tracking* des mototaxis à l'aide de GPS

L'activité des mototaxis à Lomé se caractérise par un pouvoir d'ubiquité accru. Les zémidjans sont partout dans la ville, surtout dans le centre-ville. L'Etat n'a pas défini de restriction par rapport à leurs zones d'actions comme cela existe à Yaoundé et à Douala où ils ne sont autorisés à opérer que dans les aires péricentrales et périurbaines (Kemajou & al, 2019). Ainsi, eu égard à l'introduction du numérique dans ce secteur de métier, nous nous sommes intéressés à mesurer l'empreinte spatiale de l'offre de service gozem pour connaître le mode d'usage de l'espace urbain des zémidjans digitalisés et leur stratégie de maillage du territoire urbain.

Pour ce faire, nous avons initié une opération de *tracking* à l'aide de GPS. Cette méthode par GPS a déjà été utilisée dans plusieurs études en transports publics. (Akpomrer & Nyorere, 2013 ; Jaligot & al, 2017 ; Kemajou & al, 2019). Dans le cas présent, le GPS utilisé est du type Columbus V-990, retenu à l'issue des expériences à succès⁵ réalisées en Suisse, en France et en Afrique de l'Ouest. Elle consiste à fixer l'appareil au guidon de la moto du conducteur en vue d'enregistrer le tracé continu des parcours de celui-ci et ses moments d'inactivité. Des 15 conducteurs décrits ci-haut que nous avons mobilisés dans la première partie de l'enquête, nous avons pu obtenir l'adhésion de cinq à l'opération de traçage.

Aussi, pour mieux observer la variabilité dans le maillage de l'espace urbain, nous avons procédé par comparaison avec un autre groupe composé de cinq zémidjans n'opérant que

⁵ L'expérience a été menée par l'équipe de la CEAT (Communauté d'Etude pour l'Aménagement du Territoire) de l'EPFL en 2017 et en 2018

par maraude⁶ et qui n'utilisent pas d'application de transport. Tous les deux groupes, c'est-à-dire d'un côté les gozem et de l'autre les maraudeurs, ont été suivis et « trackés » durant notre étude. Elle s'est déroulée sur une dizaine de jours. Les conducteurs sont choisis de façon qu'ils ne proviennent pas d'une même zone de résidence. Le choix est également fait de sorte qu'il soit possible d'observer le périmètre d'action de chacun par rapport à l'ensemble de la ville, aussitôt qu'ils démarrent l'activité à partir de leur lieu d'habitation. À chaque conducteur, nous avons alloué une paire de GPS numérotés de sorte à procéder à leur remplacement compte tenu de la durée de charge de leur batterie (24-36h). L'opération commence à 7h du matin et à la même heure du lendemain, nous récupérons le GPS de la veille et posons le second. En réalité, pour que tous les conducteurs aient la même heure, ou presque, de démarrage ou de fixation des GPS, nous nous sommes fait aider par neuf étudiants de l'université de Lomé.

À la fin de toute l'opération, ont été retenues uniquement les journées pendant lesquelles les activités des conducteurs ont été régulières, mais aussi les conducteurs qui ont assidument opéré. Nous avons écarté les jours où la pluie, les pannes de moto, les affaires d'ordre privé des conducteurs, et autres faits auraient constitué un handicap pour une journée bien remplie de travail. Finalement, l'analyse porte sur les données recueillies pendant douze jours avec 4 conducteurs de chaque groupe.

Les données ainsi recueillies indiquent à chaque seconde les informations suivantes : l'heure exacte, la date, la latitude, la longitude, l'altitude, la vitesse et l'orientation par rapport au nord. Elles sont ensuite traitées à l'aide du logiciel Matlab à partir duquel sont spatialisées toutes les informations sur une carte en vue de visualiser les déplacements des huit conducteurs gozem durant les douze jours à travers Lomé.

Les deux phases de l'étude (entretiens avec les acteurs et traçage des conducteurs) se sont déroulées dans le mois de mars 2019.

III – GOZEM COMME LA FIN DES DERIVES DES ZEMIDJANS A LOME ?

Lomé, capitale du Togo, connaît le développement du secteur des mototaxis à partir des années 1992 à l'issue d'une grande grève générale de treize mois paralysant les transports publics (Trans-africa, 2009).

Appelés localement zémidjans ou zedmen⁷, les conducteurs de mototaxis se distinguent usuellement suivant deux modes opératoires : à partir des stations pour certains, et en maraude à la recherche de la clientèle pour d'autres (Sagna & al., 2020 ; Guézéré, 2017). Quel que soit le mode opératoire, les zedmen affichent une certaine image de la profession qui suscite des appréciations, pour la plupart, négatives. D'abord, il s'agit de leur non maîtrise du code de la route. Au Togo, malgré l'existence des lois stipulant que tout conducteur de moto doit être détenteur d'un permis de conduire catégorie A à la suite d'un examen national, rares sont les motocyclistes qui s'y conforment, y compris les zedmen. Aussi, il est d'usage de rencontrer des conducteurs de mototaxi venus directement des milieux ruraux et qui se lancent dans la profession sans connaître la ville et les règles de circulation (Tublu, 2010). Cette entorse aux dispositifs fondamentaux de bonne conduite routière occasionne souvent des problèmes de sécurité routière.

À ce manquement, s'ajoute leur caractère agressif dans la circulation. Ceci s'explique par deux facteurs. Premièrement, ce secteur regorge de beaucoup de diplômés au chômage qui trouvent leur dernier recours en s'adonnant au métier de mototaxi à contre gré (Guézéré, 2017). Ces personnes sont souvent enclines à des réactions violentes : soit envers l'Etat qu'ils considèrent responsable de leur situation de précarité, et alors on les voit majoritairement s'impliquer dans les mouvements politiques des partis de l'opposition (Guézéré, 2017) ; soit envers les autres usagers de la route, surtout les automobilistes, à qui ils manifestent un état de complexe. Plus encore, l'usage de l'alcool et de la drogue est

⁶ Les zémidjans opérant par maraude sont ceux qui parcourent la ville à la recherche de clients.

⁷ Pluriel de « zedman », un pilote de mototaxi.

fréquent chez eux (Kalieu, 2016) ; ce qui les prédispose à la violence quand bien même ils estimerait que ces produits leur procurent de la force et de l'énergie indispensables à leur productivité.

L'un des éléments qui constituent également une image négative de la profession est le prix des courses, qui peut être fixé selon le client ou selon leurs propres humeurs (Tublu, 2010). Des disputes peuvent en découler lorsque ces prix sont revus à la hausse à la fin de la course, alors que le conducteur réalise ou se convainc avoir sous-estimé le trajet au départ.

Aussi la concurrence entre les zedmen eux-mêmes, mais aussi vis-à-vis des autres modes de transport collectif n'est pas chose rare dans le réseau. La recherche du gain journalier à tout prix et liée au nombre de voyageurs transportés conduit à des excès de vitesse et au mépris du respect du code de la route. Des arrêts brusques sans signallement, des dépassements imprévisibles et à des endroits non indiqués, la violation des feux tricolores, pourvu que ce soit pour prendre un passager, ils sont prêts à risquer leur vie. Et effectivement nombreux sont d'ailleurs ceux qui y laissent leur vie. En 2018, environ 63% des accidents impliquaient les deux roues au Togo (Atcha, 2018)⁸.

En dépit de tous ces aspects négatifs et non exhaustifs de la profession, les zémidjans constituent une solution *par le bas* aux problèmes de mobilité avec des avantages démontrés par plusieurs recherches (Plat & al., 2007 ; Guézéré, 2008 ; Kemajou & al., 2019 ; Sagna & al., 2020).

Vu la croissance exponentielle du secteur et presque une généralisation sur le continent du moins en Afrique subsaharienne, les mototaxis attirent de nos jours beaucoup d'attention et beaucoup d'intentions d'investissement portées par des sociétés de télécommunication et des grands groupes GAFAM⁹. A Lomé, une jeune entreprise locale s'est implantée, se proposant de soigner l'image négative des zémidjans par une nouvelle organisation à travers l'introduction du numérique : il s'agit de Gozem, créée il y a moins de deux ans par un ancien employé du réseau Uber.

IV – GOZEM, ACTEUR DU TRANSPORT DE MOTOTAXI A LA DEMANDE : CARACTERISTIQUES DE L'OFFRE

□ Une formalisation de l'informel

A Lomé, mise à part la contrainte du port de casque pour le conducteur, d'ailleurs valable pour tout motocycliste, l'entrée dans le métier de mototaxi n'est sujette à aucune réglementation ou aucune formalité administrative. On assiste à un vide juridique et une inaction de l'Etat face à ce secteur. Et pourtant quelques fois, les agents des impôts et des collecteurs de taxes effectuent des descentes musclées dans les rues pour contrôler le paiement de certaines taxes. Cela suppose que les conducteurs de mototaxi sont censés se déclarer d'eux-mêmes et s'enregistrer comme opérateurs économiques, étant donné qu'ils fournissent un service commercial et donc doivent payer des taxes à la préfecture. Rien ne leur est demandé en amont légalement parlant, mais dans les faits, des taxes leurs sont exigées en aval. Finalement, c'est un flou entretenu par l'État, conscient à la fois des dérives des zémidjans à la limite de l'intolérable mais aussi du caractère dépanneur de l'activité face aux difficultés du secteur des transports urbains : une situation de *ni formel ni informel*.

L'entreprise Gozem semble donner une sorte de cadre au secteur, en commençant par l'enregistrement des conducteurs. Tout conducteur gozem a un numéro matricule délivré après avoir fourni son identité complète, le numéro de sa plaque, sa carte grise, ses contacts.

⁸ <https://afrique.latribune.fr/afrique-de-l-ouest/togo/2018-08-05/securite-routiere-les-accidents-de-la-circulation-ont-coute-la-vie-a-286-togolais-a-fin-juin-2018-787052.html>

⁹ Google Apple Facebook Amazon Microsoft

« Nous disposons d'un fichier centralisé à notre niveau dans lequel on peut retrouver des informations précises sur le conducteur comme son identité complète, le numéro de sa plaque, sa carte grise, ses contacts et biens d'autres informations. »¹⁰

En plus de cela, il bénéficie d'un gilet d'identification, de deux casques aux couleurs de la société, dont un pour les passagers. Ces dispositions permettent de connaître l'effectif exact et actualisé des conducteurs, et de les reconnaître en activité, contrairement à leur situation d'antan où il est difficile de distinguer dans la circulation un zémidjan d'un motocycliste ordinaire. Notons que les conducteurs gozem sont en effet d'anciens zémidjans conquis par l'apparition de cette nouvelle offre de mobilité. Ils y viennent surtout par souci de rentabilité.



Photo 1- Un conducteur Gozem en circulation, avec un casque de protection et un gilet aux couleurs de l'entreprise (Cliché Sagna Y., mars 2019)

Outre l'immatriculation des conducteurs, d'après les enquêtes, ces derniers bénéficient d'une formation appuyée de tests pour leur permettre d'être à la hauteur des exigences du code de la route. L'objectif est de fournir un service sûr et sécurisé. D'autres mesures de sécurité sont également prises, notamment la souscription automatique à une police d'assurance qui protège et le conducteur et le passager en cas d'accidents.

La maîtrise de la tarification est aussi une préoccupation de l'entreprise. Le prix des courses est calculé par kilomètre parcouru, soit 72 FCFA¹¹. L'application permet d'afficher la distance réelle parcourue après la course et rassure le client sur le coût du service. Le paiement peut ensuite se faire en espèces, par T-money ou par Flooz (système de paiement par téléphone) ou par carte bancaire à la fin du trajet. Quel que soit le moyen de paiement, la course est signalée au niveau de la centrale Gozem. L'application alloue un portefeuille électronique constitué par l'ensemble des courses de chaque conducteur et la recette associée.

Ainsi, de l'enregistrement au système de tarification, on assiste à une professionnalisation technique du secteur basée sur la traçabilité. L'informel tend à devenir alors formel ; le transport artisanal se modernise, impulsé à cet effet par le numérique.

¹⁰ Verbatim tiré de l'entretien avec le CEO de Gozem à Lomé

¹¹ L'équivalent de 11 centimes d'euros

❑ Une offre de service pour une catégorie de clients : vers une ségrégation sociale

Les entretiens téléphoniques entrepris avec les clients gozem permettent de connaître les caractéristiques générales des usagers. Nous nous sommes intéressés à quatre éléments fondamentaux déterminant la catégorie socio-professionnelle : âge, sexe, niveau d'études et profession.

Catégorie socio-professionnelle		Effectif	%
Sexe	Homme	38	54
	Femme	32	46
Total		70	100
Age	15 à 20 ans	15	21
	20 à 30 ans	34	49
	30 à 40 ans	14	20
	40 ans et plus	7	10
Total		70	100
Activité	Etudiants	32	46
	Artisans	17	24
	Travailleurs du tertiaire	21	30
Total		70	100
Niveau d'études	BEPC ¹²	17	24
	BAC ¹³	23	33
	BAC et plus	30	43
Total		70	100

Tab.1 - Répartition des clients selon leurs catégories socio-professionnelles
(Source : Résultats de terrain, mars 2019)

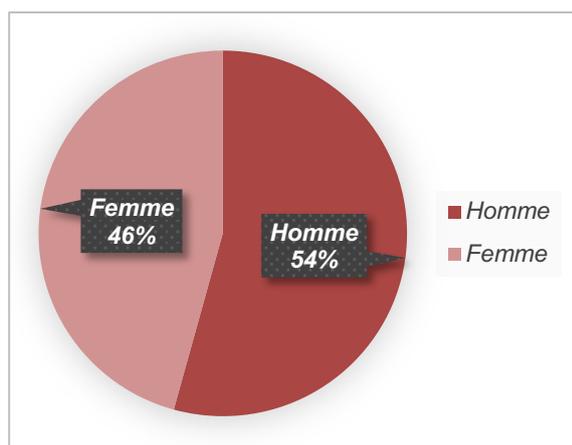


Fig.2 - Répartition des clients en fonction de leur sexe (Source : Résultats de terrain (70 personnes interviewées), mars 2019)

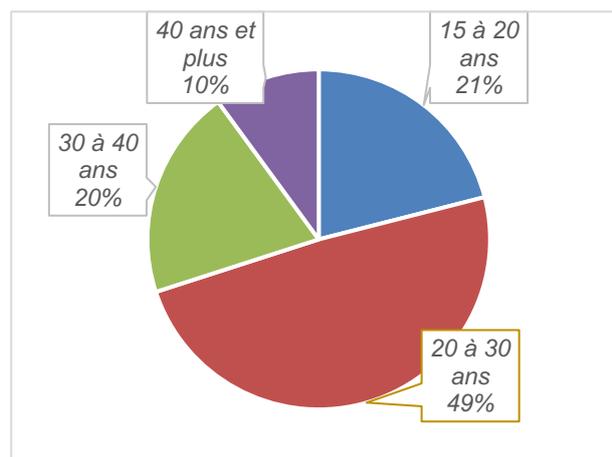


Fig.3 - Répartition des clients par tranche d'âge
Source : Résultats de terrain (70 personnes interviewées), mars 2019)

¹² Brevet d'étude du premier cycle

¹³ Baccalauréat

Motifs du choix de gozem	Effectif	%
Vérité du coût des trajets	57	81
Curiosité et découverte	52	74
Sécurité et protection	50	71
Confort	41	59
Pratique à utiliser	38	54
Déplacement porte à porte	37	53
Temps d'attente	31	44
Moins cher	30	43

Tab.2 - Expression des clients suivant les motifs de choix du service gozem
(Source : Enquête de terrain, mars 2019)

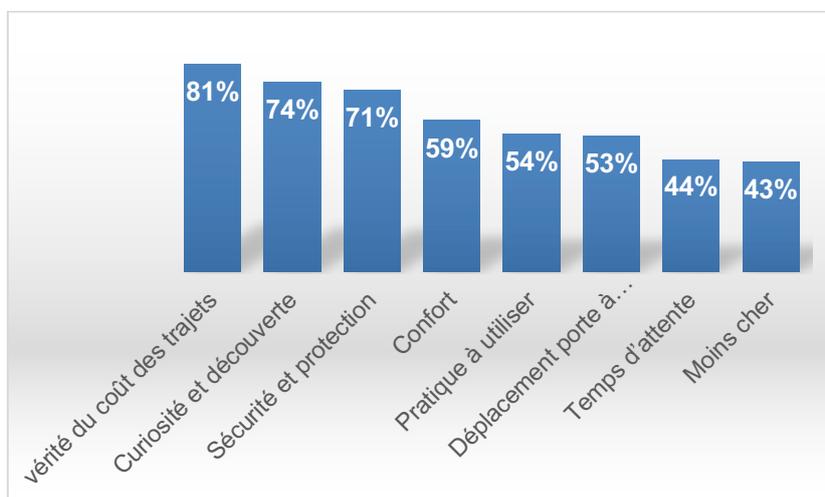


Fig.4 - Graphe représentant l'expression de motifs de choix du service gozem par les clients
(Source : Résultats de terrain (70 personnes interviewées), mars 2019)

La figure 3 indique une nette appropriation de l'usage du service gozem par une couche sociale jeune, laquelle s'élève à 90% lorsque nous faisons un regroupement avec les clients de moins de 40 ans. En effet, la population loméenne dans son ensemble est jeune¹⁴.

Ceci est un avantage en faveur de la révolution du numérique et des innovations technologiques portées quasi-essentiellement par une jeunesse qui revendique son heure d'épanouissement. La réceptivité d'un changement de comportement, et ici dans son choix de mobilité, y est plus forte, motivée par le goût de la curiosité et de la découverte. À ce propos, lors des entretiens, 74% des usagers ont déclaré l'avoir choisi juste pour ces motifs précités (Fig.4).

L'introduction du numérique dans le secteur artisanal entraîne ainsi une certaine catégorisation par âge de l'offre. Elle n'est plus très accessible aux personnes de troisième âge qui auraient du mal à s'y adapter. Cette réponse *par le bas* pour tout besoin de mobilité pour tous et pour toutes, garantie par les mototaxis, voit ainsi ségréguer sa clientèle. Gozem semble être adopté par la couche sociale majoritaire, ce qui isolerait une certaine minorité dans le scénario où il se généralise, c'est-à-dire quand tout le secteur des mototaxis viendrait à se digitaliser totalement. Ceci devient d'autant plus visible quand on considère le niveau d'instruction des utilisateurs gozem. En effet, n'arrivent à bénéficier du service gozem

¹⁴ Selon le dernier recensement général de la population et de l'habitat de 2010, près de 80% de la population de Lomé a moins de 40 ans.

que ceux qui ont un niveau minimum de BEPC (Tab.1). Cela est dû en réalité à l'aptitude que les usagers doivent avoir pour se familiariser aux nouveaux outils de l'offre : télécharger une application, se repérer sur une carte numérique générée par la plate-forme à travers sa position d'origine, son itinéraire et sa destination. Ces enjeux demeurent un frein au succès sans discrimination de ce nouveau type de transport. S'il est vrai que le taux de possession de smartphone sur le continent est sans cesse grandissant¹⁵, toutes les fonctionnalités ou tous les atouts de ce moyen de communication ne sont pas encore accessibles à tous pour autant. Ils butent encore sur les faibles taux de scolarisation.

Mis à part les facteurs « cherté du service » et « temps d'attente pour trouver sa moto », tous les deux en-deçà de 50%, le choix du service gozem est beaucoup plus motivé par des raisons de sécurité, de protection, de confort, d'un service juste, équilibré et de porte-à-porte. (Fig.4). C'est dire donc que ces critères de qualité exigés pour une offre de transport, qui se retrouvent finalement chez gozem, ne profiteront qu'à une catégorie sociale donnée. Et pourtant, tout calcul fait, il n'est pas plus cher de préférer Gozem aux traditionnels mototaxis : 11 centimes d'euros au kilomètre en gozem contre 15 en zémidjan¹⁶.

❑ Une offre de service qui s'inspire de quelques pratiques déjà existantes chez les zémidjans

A Lomé, le transport à la demande par mototaxi, avant la naissance de gozem, se fait déjà sous une autre forme. Très souvent, des individus tissent des liens avec des zedmen qu'ils ont positivement expérimentés par rapport aux qualités du service, c'est-à-dire la sécurité, la prudence, la maîtrise de la circulation, le confort, mais aussi une bonne entente sur le prix des trajets. Ils s'échangent leurs numéros de téléphone et le client peut ainsi appeler le conducteur au besoin. Ici, il ne s'agit pas de passer par un intermédiaire formalisé ou structuré et contraint d'utiliser une plate-forme numérique de transport dédiée. Un coup de téléphone seul suffit pour avoir son chauffeur. Et plus rassurante encore est la familiarité qui s'établit déjà entre le zémidjan et son client. De nos jours la facilité d'usage des applications de communication comme *Whatsapp* entretient grandement cette pratique dans le secteur.



Photo 2 - Une station de mototaxis installée à côté d'un point de vente d'essence frelatée
(Cliché Sagna Y., mars 2019)

¹⁵ « Selon l'Union Internationale des Télécommunications, ces quatre dernières années, la part de la population africaine ayant accès à internet est passée de 10 à 20%. Par ailleurs, le taux d'abonnés mobile est passé de 2 à 20 % » Charlotte Gonzales, Note Stratégique : L'essor du numérique en Afrique de l'Ouest Entre opportunités économiques et cybermenaces. 2015.

¹⁶ Selon le CEO de Gozem, Emeke Ajene lors de notre entretien

Aussi, lors des entretiens, nous avons découvert l'existence d'un partenariat établi entre les conducteurs gozem et le groupe TOTAL au Togo, acteur économique et distributeur du secteur pétrolier. Ce partenariat est rendu possible par cette organisation nouvelle du secteur des mototaxis et surtout par la mise en place du portefeuille numérique propre à chaque conducteur gozem. Les conducteurs peuvent ainsi directement acheter du carburant et se faire entretenir leurs motos dans toutes les stations-service Total, puis payer à partir de leur portefeuille numérique et non en espèces. Le montant du carburant peut aussi être déduit du compte sous forme de prêt quand celui-ci n'est pas suffisamment crédité. Cette relation, qui en réalité est bénéfique pour l'ensemble des protagonistes, rappelle un de nos résultats sur le lien entre la localisation des stations de mototaxis et les points de vente d'essence frelatée (Sagna & al, 2020). En effet, c'est une pratique courante chez les zemidjans de s'installer ou d'ériger leurs stations près d'un commerçant informel de carburant auprès de qui ils peuvent s'approvisionner à crédit puis rembourser à la fin de la journée. Cette entraide autour d'intérêts économiques dans le secteur informel se transpose finalement dans le secteur qui se veut moderne, celui des mototaxis gozem.

In fine, l'introduction des applications de transport dans le système artisanal des mototaxis conserve certains codes de la profession mais en essayant de leur donner un nouvel aspect de modernité.

V – MODES D'USAGE DE L'ESPACE URBAIN

□ Les espaces du voyage : un transport du « presque porte-à-porte »

Le principe de fonctionnement mis en place par le promoteur Gozem, vise un service de transport accessible à tout usager, où qu'il soit et où qu'il souhaite aller dans le périmètre urbain de Lomé. De son domicile à son lieu de travail ou inversement, l'usager doit pouvoir effectuer son trajet Gozem en minimisant son déplacement antérieur et postérieur de *marche à pied*. Le porte-à-porte (Rouillard, 2015) est l'ambition recherchée.

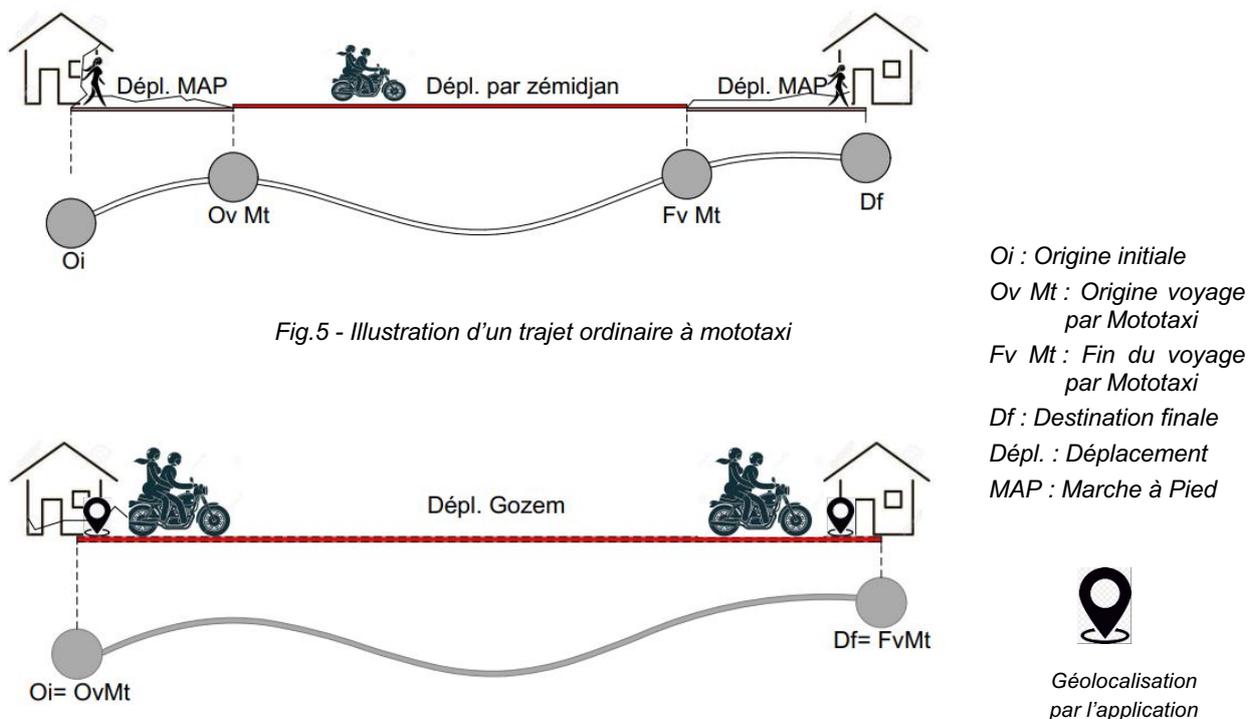


Fig.6 - Illustration d'un trajet Gozem souhaité

Les enquêtes sur le terrain permettent de vérifier le rôle *porte-à-porte* du service Gozem en tentant de connaître les lieux Ov Mt et FvMt.

A partir de ces résultats (Tabl. 3), il apparaît que les trajets *porte-à-porte* assurés par le service Gozem sont en-deçà de 10%. Toutefois, pour arriver jusqu'au lieu de rencontre de l'éventuel client, le conducteur se fait aider en passant des coups de fils supplémentaires destinés à mieux l'orienter. Lorsque la situation géographique du client est facilement repérable à la suite de l'indication orale, le conducteur parvient jusqu'au lieu-dit. Autrement dit, la majeure partie des courses (à plus de 80%) débute à quelques mètres de la position initiale du client (Tab.3). En effet, ce dernier marche pour se mettre à un endroit de référence. Il peut s'agir d'une école, d'un centre de santé, d'un immeuble à grande hauteur, d'un service, d'un étalage de commerces de proximité, d'un kiosque d'activités informelles, d'un carrefour ou même d'un arbre. De même, pour atteindre la destination finale, il faut la participation du client en marge de ce qui a été renseigné sur l'application de transport.

Départ	Effectifs	%
Lieu de l'appel	6	9
A moins de 50 mètres du lieu de l'appel	58	81
A moins de 100 mètres du lieu de l'appel	6	9
A plus de 100 mètres du lieu de l'appel	0	0
Total	70	100
Destination finale	Effectifs	%
Au lieu indiqué sur l'application	4	6
A moins de 50 mètres du lieu indiqué	61	87
A moins de 100 mètres du lieu indiqué	5	7
A plus de 100 mètres du lieu indiqué	0	0
Total	70	100

Tab.3- Répartition des usagers gozem suivant l'origine et la destination de leur course
(Source : Résultats de terrain (70 personnes interviewées), mars 2019)

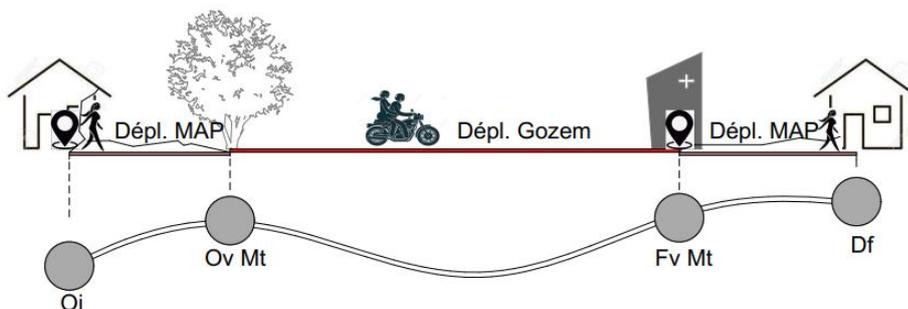


Fig.7 - Illustration d'un trajet réel Gozem



Photo 3 - Le lieu du transport a été situé en référence à l'immeuble et au panneau de service Togocel, le client ayant rejoint le conducteur gozem à cet endroit (Source : Gozem, service de communication)

S'orienter à partir des adresses de lieux n'est pas une pratique ancrée dans les habitudes des Loméens, parce que les plans d'adressage¹⁷ de la ville sont récents et incomplets. Lomé, après les réformes foncières de 2017¹⁸, est constituée de treize communes réparties en deux préfectures : la préfecture du Golfe (7 communes) et celle d'Agoè-nyivé (6 communes). Seule la préfecture du Golfe d'une population de 681 696 habitants (Agetur, 2016) (soit un peu plus du tiers de la population de Lomé) a bénéficié d'un adressage de rues. Ce qui voudrait dire que plus de la moitié de la population de l'espace urbain de Lomé ne connaît pas encore une telle opération d'adressage pour favoriser son usage dans la vie quotidienne.

Finalement, l'application n'a pour utilité que d'indiquer de façon approximative les lieux de départ et de destination dans un rayon que nous estimons à une cinquantaine de mètres. Le service Gozem offre ainsi au passager la possibilité de réduire son déplacement de la *marche à pied*. Il ramène le moto-taxi au plus près de l'usager en jouant sur les premiers et les derniers segments de la chaîne de mobilité. Ce rôle du « presque porte-à-porte » s'assimile également à la stratégie d'implantation des stations de zémidjans qui s'inscrit aussi dans la dynamique de rapprochement du service à l'usager (Sagna et al, 2020). En réalité, à Lomé, en dehors des moto-taxis, les offres de transport collectif urbain sont les taxis et les bus. Ces derniers sont pour la plupart accessibles et de façon plus rapide (en termes de temps d'attente) à partir des grandes artères ou des voies primaires. Dans les quartiers, le long des voies tertiaires ou secondaires desservant les habitations, le temps d'attente est beaucoup plus considérable. Ce qui oblige les voyageurs le plus souvent à se rabattre sur les voies primaires par des modes intermédiaires avant le trajet principal. Ainsi jouant sur les efforts au rabattement, Gozem s'affiche comme une alternative à travers son service du « presque porte-à-porte » et proposant un déplacement du bout en bout.

❑ Vers un maillage absolu du territoire urbain

L'opération de traçage comparatif entre les mototaxis Gozem et ceux maraudant permet de mettre en évidence leurs stratégies d'usage de l'espace urbain.

Sur les deux cartes (Fig.9), la variation des couleurs allant de fortes densités aux faibles densités traduit le degré de présence et de passage des conducteurs le long des voiries du périmètre urbain de Lomé.

A l'analyse, il apparaît que les mototaxis Gozem, comparativement aux maraudeurs, ont une grande empreinte quasi-généralisée sur l'espace urbain et sur le réseau viaire à l'exception des zones périphériques où ils sont faiblement représentés. Les Gozem se déplacent sur l'ensemble du territoire sans concentrer leurs activités en des zones spécifiques ou pôles économiques sensés fournir un plus grand nombre de clientèle. A l'inverse, les maraudeurs tentent d'opérer dans le centre-ville où ils sont beaucoup plus présents qu'en périphérie.

Cette capacité qu'ont les conducteurs Gozem d'être dynamiques sur l'ensemble du territoire renforce le caractère d'ubiquité de l'offre des mototaxis. Ceci se justifie par le fait que l'entreprise Gozem a mis en place une politique de prise en charge des frais de circulation à vide pendant le temps d'une commande. C'est-à-dire que le coût du déplacement du conducteur de son lieu de stationnement vers le client est supporté par l'entreprise. Cette compensation se déduit indirectement du coût du transport mais que le client final ressent le moins. Ce qui passe donc inaperçu. De ce fait, une telle disposition encourage les conducteurs à se rendre partout où la commande les envoie ou que le besoin les en appelle. A chaque déplacement qu'ils engagent, ils sont certains de sa rentabilité. Ce qui n'est pas le cas avec les maraudeurs. D'abord, ils conjuguent avec le hasard ne sachant pas quand et où ils rencontreront un client. Face à cette incertitude, ils développent des techniques visant à trier les quartiers en fonction de leur potentialité à générer ou garantir

¹⁷ Technique de Toponymie qui consiste à affecter un nom à une rue et un numéro aux parcelles riveraines

¹⁸ Journal officiel de la République 63^e année n°1, Numéro spécial, 08 janvier 2018, 22 déc. Décret n°2017-144/PR fixant le ressort territorial et chef-lieu des communes des Régions Maritime et des Savanes

une plus grande probabilité d'affaire concluante et minimiser ainsi les trajets à vide. C'est dans ce contexte qu'ils préfèrent les zones où les activités économiques ont une meilleure ébullition, notamment le centre-ville. Même si un trajet les fait sortir de cette zone, ils y reviennent rapidement en évitant de s'en éloigner de trop. Ce faisant, le territoire urbain est inégalement desservi par les moto-taxis maraudeurs.

La digitalisation des mototaxis contribue à rétablir la justice spatiale en termes de mobilité.

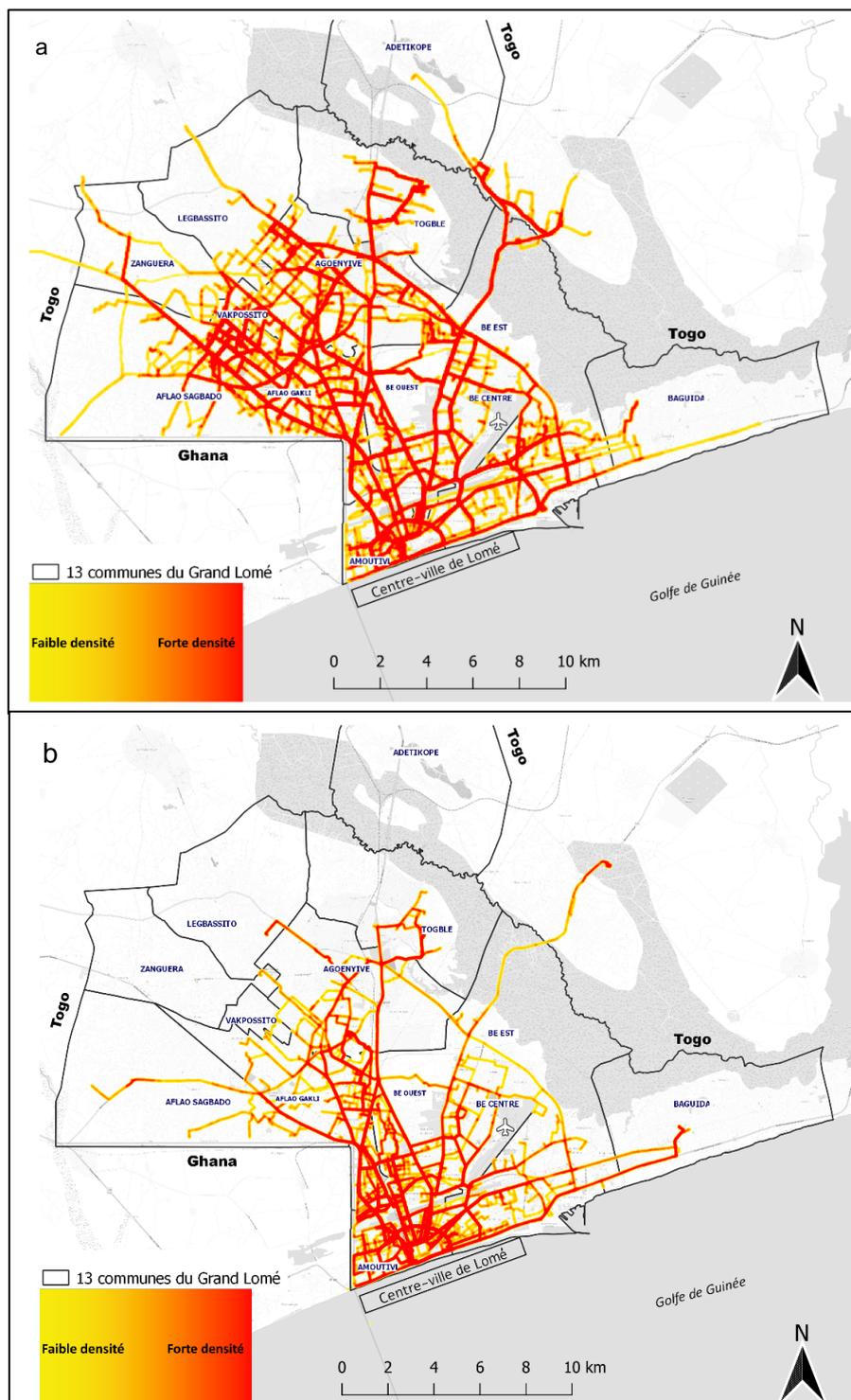


Fig.9a et 9b - Visualisation des déplacements de 4 conducteurs maraudeurs durant les 12 jours à travers Lomé

CONCLUSION

Le transport à la demande par mototaxi présente l'avantage d'être un moyen de professionnalisation maîtrisée des transports collectifs à Lomé. La traçabilité au travers de l'enregistrement des parcours, des chauffeurs et des clients constitue des gages d'un service sécurisé. Aussi, l'imprudence dans la circulation liée à la recherche tous azimuts de la clientèle faisant perdre l'attention du conducteur trouve sa solution dans l'usage de l'application. Le pilote ne circule que lorsqu'il a une demande de transport en vue et connaissant approximativement où se trouve son client. De ce fait, il est plus concentré le long de son déplacement. Au-delà du fait que Gozem s'appuie sur l'image négative que véhiculent les zémidjans pour constituer son offre de service, il renforce tout de même les bonnes pratiques liées au secteur, notamment la solidarité économique entre conducteur et station-service. Aussi permet-il d'élargir le rayon de couverture ou de desserte de l'offre des mototaxis dans l'espace urbain.

Toutefois, l'introduction du numérique sur le marché des mototaxis, s'accompagne d'une sorte de ségrégation de la clientèle au motif de l'intérêt d'une couche sociale majoritaire qu'est la jeunesse et encore une jeunesse scolarisée. Le moto-taxi perd ainsi le rôle d'accessibilité pour tous au profit d'une réorganisation mercantile et conditionnée par l'éducation. Cette dépendance de l'usage du service à la scolarisation, relance ainsi la problématique du développement du continent à partir des besoins prioritaires. Les TIC pourraient s'apparenter à la *charrue devant le bœuf* en ce qui concerne le succès du transport à la demande. Néanmoins, si des applications de communication comme *WhatsApp* ont réussi à contourner la nécessité d'un degré minimum d'instruction, du fait de sa facilité d'utilisation pour tous, une contextualisation des nouvelles formes de mobilité, face aux conditions de vie et sociales sur le continent est peut-être possible. Le transfert des pratiques à partir de l'extérieur mérite une réelle intégration en tenant compte des spécificités des populations : Uber à Lomé devra être différent de Uber à Brooklyn.

Bibliographie

- Eskenazi M. & Boutueil V., 2016, L'Asie du Sud-Est, un terrain d'innovation par le numérique pour la mobilité ? Étude de cas à partir des services de taxi à Ho Chi Minh Ville et Kuala Lumpur, La Découverte « Réseaux » n°200, pp.61-85. [En ligne] <https://www.cairn.info/revue-reseaux-2016-6-page-61.htm>
- Godard X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, 416 p.
- Gonzales C. & Dechanet J., 2015, *L'essor du numérique en Afrique de l'Ouest, entre opportunités économiques et cybermenaces*. Les notes stratégiques, 68 p.
- Guézéré A., 2017, Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques, *Carnet des Suds*, pp.1-13. [En ligne] <https://fr.forumviesmobiles.org/southern-diaries/2017/08/30/taxis-motos-lome-des-caisses-resonance-pour-mouvements-sociaux-et-politiques-3661>
- Jaligot R., Kemajou A. & Chenal J., 2017, A new approach to spatial analysis of motorcycle taxis activities – the case of Port-au Prince, Haiti, *Urban, Planning and Transport Research*, 5:1, pp.78-91. [En ligne] <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2017.1402697>
- Kalieu C., 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam*, Hal Archives-ouvertes.fr, 412 p.
- Kemajou A., Jaligot R. & Chenal J., 2019, *Assessing motorcycle taxi activity in Cameroon using GPS devices*, *Journal of Transport Geography*, 12 p.
- Loukou A. F., 2011, Les TIC au service du développement en Afrique, *tic&société*, 20 p. [En ligne], Vol. 5, n°2-3 | 2^e sem. 2011 / 1^{er} sem. 2012, mis en ligne le 20 avril 2019, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ticetsociete/1047> ; DOI: 10.4000/ticetsociete.1047

- Olvera L.D., Plat D., Pochet P. & Sahabana M., 2007, La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara, ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII^e colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p. ffhalshs-00175729
- Pasini J., 2018, Mobilités spatiales, usages du téléphone mobile et développement socio-économique dans le Moungo central (Cameroun) : une étude au prisme des spatialités individuelles. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2018. 354 p.
- Rouillard D. (dir.), 2015, *Afriques. Architecture, infrastructure et territoire en devenir*, Paris, Beaux-arts de Paris édition/ENSA Paris Malaquais, 253 p.
- Rouillard D. & Guiheux A., 2016, *Door to door, futur du véhicule, futur urbain*, Paris, Archibooks Edition, 238 p.
- Sagna Y., Kemajou A. & Chenal J., Stations des mototaxis à Lomé et Cotonou et facteurs de distribution spatiale, (En cours de parution, Conférence CODATU)
- Tublu K., 2010, Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? *Codatu XIV*, 12 p.
- Agetur-Togo, 2016, *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) du grand Lomé*, Volume I : Rapport de présentation, 162 p.
- Consortium Trans-Africa, 2009, *Aperçu du transport public en Afrique Subsaharienne*, UITP, 84 p.