

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



RIGES

www.riges-uao.net

ISSN: 2521-2125

Numéro 11

Décembre 2021



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Direction

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **HAUHOUOT** Asseypo Antoine, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO** N'Guessan Jérôme, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO** Michel, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH** Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO** Kokou Henri, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP** Amadou, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW** Amadou Abdoul, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP** Oumar, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU** Anselme, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **KOBY** Assa Théophile, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)

EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les rapports entre les sociétés et le milieu naturel, la production agricole, le transport urbain, les activités pastorales, l'accès à l'eau potable et aux établissements scolaires, les questions rattachées au cadre de vie ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction
KOUASSI Konan**

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO

Sommaire

| | |
|---|-----|
| <p>Guy Fernand YAO, Kan Emile KOFFI, Bala Mamadou OUATTARA, Jean Lopez ESSEHI</p> <p><i>Caractéristiques pédo-géologiques du paysage et aptitude culturale des terres à Béoumi (Côte d'Ivoire)</i></p> | 6 |
| <p>AG AHMED Elmahmoud, AZIHOU Akomian Fortuné, SANOGO Mamoutou, TOYI Mireille Scholastique, TOURE Moussa, SAMAKE Sagaba, YATTARA Elmouloud, SINSIN Brice</p> <p><i>Perceptions des populations locales et des forestiers sur la cogestion de la Réserve de Biosphère de la Boucle du Baoulé (RBBB) au Mali</i></p> | 24 |
| <p>Aliou IBRAHIMA, Siaka DOUMBIA, Amadou COULIBALY, Souleymane SIDIBE</p> <p><i>Impacts sociaux et économiques de l'exploitation industrielle de l'or dans le cercle de Yanfolila au Mali : cas de la Société des Mines de Komana (SMK) dans la commune rurale de Yallankoro-Soloba</i></p> | 43 |
| <p>DOUKPOLO Bertrand, NDJENDOLE Sylvain, BOKO Michel</p> <p><i>Perceptions paysannes et ethno-météorologiques de la variabilité climatique dans le Nord-ouest Centrafricain</i></p> | 62 |
| <p>Romain Gouataine SEINGUE</p> <p><i>Impact du changement climatique sur la propagation de la panachure jaune du riz dans la plaine de Bongor, Tchad</i></p> | 73 |
| <p>Beltolna MBAINDOH</p> <p><i>Dynamique pastorale et mutations de l'habitat rural dans les milieux semi-arides du Tchad</i></p> | 86 |
| <p>Komla EDOH</p> <p><i>L'offre de transport en taxismotos (zemidjan) à Lomé : tendances des pratiques et représentations des acteurs</i></p> | 101 |
| <p>Koku-Azonko FIAGAN, AGBEMELE Kodjo Numuleo Mokpokpo, AGO TCHEME Essodina Pascal</p> <p><i>Migration des pêcheurs ghanéens au Togo, entre opportunités et menaces</i></p> | 119 |

| | |
|--|-----|
| <p>BOHOUSSOU N'guessan Séraphin</p> <p><i>Croissance urbaine et accessibilité aux établissements primaires publics à Korhogo (Nord, Côte d'Ivoire)</i></p> | 140 |
| <p>GBODJE Jean-François Aristide</p> <p><i>Développement de l'agriculture vivrière autour des habitations dans la sous-préfecture de Tioroniaradougou : un phénomène né de l'extension de la culture d'anacardiens et de manguiers dans le milieu agraire Senoufo</i></p> | 160 |
| <p>IDANI Talaridia Fulgence, BASSOLE Zelbié, DA Dapola Evariste Constant</p> <p><i>Accès à l'eau potable au Burkina Faso: cas de la commune rurale de Safané en 2018</i></p> | 184 |
| <p>MBAIHADJIM Jéchonias, Myriam VALME JOSEPH, KEM-ALLAHE Julien</p> <p><i>Les réfugiés et les populations hôtes des départements de la Nya-Pendé et de monts de Lam dans la province du Logone oriental (Tchad) face aux risques et des désastres</i></p> | 201 |
| <p>DJADJI M'Bonné Ahui Odilon, N'DAHOULE Yao Rémi</p> <p><i>Implantation des toilettes publiques et gestion des eaux usées à Adjamé</i></p> | 218 |
| <p>Drissa KONE, Seydou MARIKO</p> <p><i>Analyse de la commercialisation du bétail dans la région de Sikasso au Mali</i></p> | 232 |
| <p>Fidèle ALLOGHO-NKOGHE</p> <p><i>Les Chefs de quartier dans le champ politique municipal à Libreville (Gabon): enjeux et perspectives de la gouvernance des quartiers</i></p> | 248 |

L'OFFRE DE TRANSPORTEN TAXISMOTOS (ZEMIDJAN) A LOME : TENDANCES DES PRATIQUES ET REPRESENTATIONS DES ACTEURS

Komla EDOH, Assistant,

Laboratoire de recherche sur la dynamique de milieux et sociétés (LARDYMES),

Département de Géographie, Université de Lomé-Togo

E-mail : theo.edoh@gmail.com

Résumé

En Afrique subsaharienne, le transport à deux roues « taxi-moto » est apparu véritablement à partir du milieu des années 80 sous des appellations différentes d'un pays à un autre. Ce type de transport est très présent en milieu urbain et assure la grande partie des déplacements des populations à revenu faible et intermédiaire. Il est omniprésent dans le paysage, aussi bien en milieu urbain que rural. Dans les sociétés africaines, et surtout urbaines, le transport à deux roues reste un atout considérable, tant pour son apport en emploi que pour ses multiples fonctions socio-économiques. La présente recherche vise à appréhender les tendances, les pratiques et les représentations des acteurs des taxis motos dans la ville de Lomé. La démarche méthodologique utilisée s'articule autour de la recherche documentaire, l'observation directe, l'entretien et l'enquête par questionnaire. Les résultats révèlent que cinq (05) catégories d'acteurs à savoir : les propriétaires conducteurs, les conducteurs sur contrat work-and pay, les locataires de moto et les sociétés et les occasionnels interviennent dans l'activité de taxi moto au Togo. Compte tenu de son importance grandissante dans le système socioéconomique national, des investisseurs se sont intéressés à ce secteur d'activité qui, progressivement, évolue vers la formalisation.

Mots-clés : Taxis motos, tendances, pratiques, acteurs, représentations, Lomé.

Abstract

In sub-Saharan Africa, "taxi-motorcycle" transport really appeared from the mid-1980s under different names from one country to another. This type of transport is very present in urban areas and provides most of the transport for low- and middle-income populations. This activity is omnipresent in the social landscape, both in urban and rural areas. In African societies, and especially urban ones, motorcycle transport remains a considerable asset, both for its employment in-puts and for its multiple socio-economic functions. This research aims to understand the trends, practices and representations of motorcycle taxi stakeholders in the city of Lomé. The methodological approach used focused on documentary research, direct observation, and interview and questionnaire survey. The results reveal that five (05) categories of actors namely: owner drivers, drivers on work-and pay contract, motorcycle renters and companies and occasional workers are involved in the motorcycle taxi activity in

Togo. Due to its growing importance in the national socio-economic system, investors have started interesting in this sector of activity which is gradually under process to formalization.

Keywords: Motorcycle taxis, trends, practices, stakeholders, representations, Lomé.

Introduction

Dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, généralement caractérisées par une croissance rapide, se posent de nombreux problèmes dont ceux de la mobilité qui se manifestent par des distances parcourues de plus en plus grandes et des temps de parcours très longs. En effet, les conditions d'utilisation du sol, marquées par la prédominance de l'habitat horizontal, la faible densité du bâti et l'amélioration progressive des conditions de transport ont entraîné un fort étalement urbain qui repousse sans cesse les frontières des villes vers les périphéries lointaines (M. Bertrand, 2010, p. 88). Un des résultats de cette configuration spatiale des grandes agglomérations subsahariennes est l'opposition entre les périphéries et les noyaux urbains centraux (K. Edoh, 2014, p. 4). Pour les populations urbaines et les actifs en particulier, la mobilité quotidienne est devenue un véritable casse-tête. Ce phénomène a une dimension économique et sociale considérable. L'extension incontrôlée des villes est une illustration de l'impuissance des pouvoirs publics à suivre une politique d'aménagement et d'occupation contrôlée de l'espace urbain. C'est ainsi que les populations des villes, surtout les capitales, éprouvent d'énormes difficultés de déplacement à cause des distances très grandes séparant les pôles fonctionnels urbains. Les quartiers résidentiels sont loin des lieux de travail et d'affaires. Or, en Afrique, la route demeure le moyen de transport le plus privilégié de personnes et de marchandises car le transport terrestre assure plus de 90% des déplacements (G. N'Guessan, 2003, p. 9). Ainsi, au cours des années 1980 et 1990 une nouvelle forme de transport artisanal s'est imposée rapidement et satisfait une grande partie des besoins de mobilité dans les pays africains et surtout en Afrique subsaharienne : les taxis motos.

Le Togo tout comme la majorité des pays d'Afrique subsaharienne enregistre un nombre élevé de taxis motos et le phénomène est loin de se freiner. Si l'activité des taxis motos est exclusivement exercée par les hommes, ce moyen de transport est sollicité par toutes les couches sociales. L'objectif de cette recherche est d'appréhender les tendances, les pratiques et les représentations des acteurs de ce mode de transport collectif dans la ville de Lomé

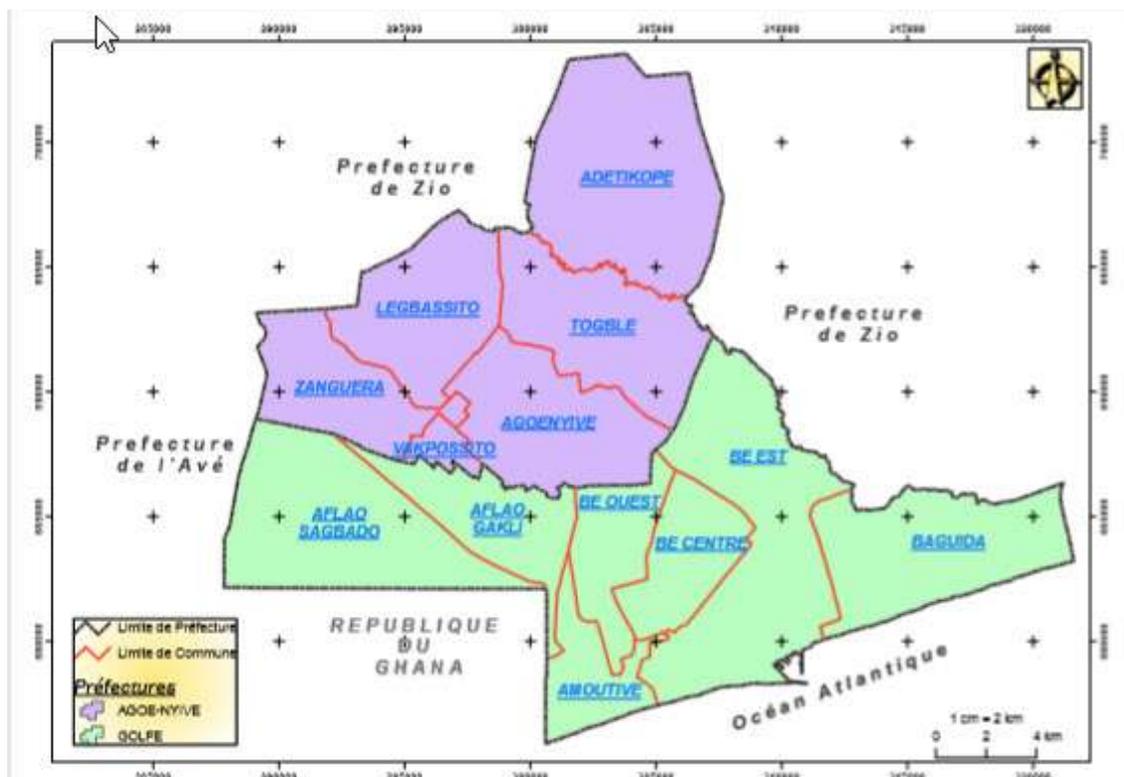
1. Matériels et méthodes

La méthodologie de recherche s'articule autour de la collecte des données, de leur traitement et de l'analyse des résultats.

1.1 Cadre de l'étude

La ville de Lomé, capitale du Togo, située entre 6°11 de latitude nord et 1°15 de longitude est, s'est développée en bordure de l'océan Atlantique sur des unités morphologiques représentées du sud au nord par la plaine littorale, le système lagunaire et le plateau sédimentaire de Tokoin-Agoè-Nyivé. Dans le cadre du processus de décentralisation, l'agglomération loméenne est structurée par la loi n°2019-018 du 15 novembre 2019 portant création attributions et fonctionnement du district autonome du Grand Lomé (DAGL). Au terme de cette loi, le DAGL est une entité territoriale particulière dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière et est l'autorité locale représentant la ville de Lomé dans son ensemble. Les limites territoriales du DAGL se confondent avec les limites des préfectures du Golfe (7 communes) et d'Agoè-Nyivé (6 communes) réunies et regroupent les treize (13) communes de ces deux préfectures.

Carte n°1 : Les 2 préfectures et les 13 communes composant le territoire du Grand Lomé



Source : MATDCL, 2019 (Cartographie des communes constituant le Grand Lomé, novembre 2019)

La ville de Lomé a connu une croissance urbaine très spectaculaire. En effet, comme le souligne Y. Marguérat, (1993, p.38), Lomé n'était en 1886, qu'un petit bourg commercial d'à peine 2000 habitants constitués d'Africains non autochtones, commerçants pour la plupart et l'amorce du développement urbain de Lomé s'apparente néanmoins à celle des autres villes coloniales dont l'une des caractéristiques majeures demeure leur peuplement rapide au cours de ces dernières décennies. Cette propension est confirmée par les premiers recensements

successifs de la population togolaise de 1960 et 1970 qui dénombrèrent respectivement 73 600 et 186 000 habitants pour la ville de Lomé. Au recensement de 1981, Lomé comptait 375 499 habitants. Après 1981, et en l'absence de nouveaux recensements, des estimations faites par les différents analystes attribuaient à la ville de Lomé 850000 habitants. Selon les résultats définitifs du 4^{ème} RGPH, la population de l'agglomération s'élève à 1 477 660 habitants (DGSCN, 2011, p.v) (Tableau n°1).

Tableau n°1 : Evolution de la population de Lomé Commune, de la Préfecture du Golfe et du Grand Lomé de 1981 à 2010

| Régions | Population 1981 | Population 2010 | Rapport 2010/1981 | Taux de croissance annuel moyen |
|----------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------------------------------|
| Lomé Commune | 375 499 | 837 437 | 2,23 | 2,77% |
| Préf. du Golfe | 72 307 | 732 846 | 10,13 | 8,04% |
| Grand Lomé | 447 806 | 1 477 660 | 3,29 | 5,09% |
| Togo | 2 719 567 | 6 191 155 | 2,27 | 2,84% |

Source : K.EDOH, 2014, p. 63, à partir des données de la DGSCN.

L'explosion démographique dans la ville de Lomé tout comme dans les autres villes capitales a considérablement accru les surfaces urbaines entraînant du coup, des conséquences tant sur l'organisation et la gestion de l'espace urbain dans son ensemble que sur les conditions de vie des citoyens. Parmi les difficultés auxquelles sont confrontées les populations des villes d'Afrique subsaharienne, on note celles liées au transport collectif. L'apparition et l'essor des taxis motos (*zémidjan*) constituent une réponse aux difficultés de transport que connaissent ces villes.

1.2. Population de l'étude

La collecte des données constitue la charpente de toute recherche. Pour la présente étude, des sources de données secondaires et primaires ont été utilisées. Les données secondaires sont celles résultant de la recherche documentaire. La recherche documentaire s'est faite à partir de l'analyse critique de divers documents. Les données primaires sont celles issues des enquêtes de terrains constituées des observations, de l'administration des questionnaires et des interviews. Une grille d'observation a été élaborée à cet effet. Cette phase a permis d'observer les *zémidjans* en activité.

La population cible est constituée des conducteurs de taxis motos du district autonome du Grand Lomé. Cette population est estimée à 60000 personnes, tous de sexes masculins (www.togopeople.com, 2020). L'âge est compris entre 18 et 45 ans. Ils sont issus des couches moyennes et celles défavorisées de la société togolaise et représente toutes les communautés socioculturelles du pays. Dans le but de collecter des données représentatives des conducteurs de taxismotos du district autonome du

Grand Lomé (DAGL), cette population cible a fait l'objet d'un échantillonnage aléatoire simple. Ainsi, 1% de la population cible a été retenue pour être enquêté soit 600 conducteurs (Tableau n°2).

Tableau n°2 : Ages et effectifs des conducteurs des zémidjane nquêtés

| Classes d'âge | Moins de 18 ans | 18 à 35 ans | 36 à 50 ans | Total |
|---------------|-----------------|-------------|-------------|-------|
| Effectifs | 118 | 265 | 217 | 600 |

Source : D'après les résultats des travaux de terrain, mars 2021.

Les conducteurs de taxis motos ou encore « zémidjans mens » sont tous de sexe masculin dont l'âge maximum déclaré est de 50 ans. Les plus nombreux sont compris dans la tranche de 18 à 35 ans, soit 265 individus, suivis de ceux dont l'âge est compris entre 36 et 50 ans, soit 217 enquêtés, tandis que les moins de 18 ans sont au nombre de 118. Outre les conducteurs, 235 usagers ont été interrogés. Les données collectées auprès des taxis motos ont été soumises à un traitement.

1.3. Méthode de traitement des données collectées

Un questionnaire a été administré à 600 personnes (conducteurs de taxis motos, soit 1% de la population cible) retenues dans l'espace d'étude. Les données sont collectées via l'application Kobocollecte. Les données quantitatives ont été transférées dans le logiciel SPSS 17 pour leur traitement et leur analyse. Les principaux tableaux et graphiques de l'étude ont été produits dans Excel. Des cartes ont été réalisées à partir du logiciel Arc GIS. Les données qualitatives ont été traitées avec la technique de l'analyse de contenu pour une analyse approfondie à partir des idées forces issues des interviews et qui sont jugées importantes. Ce qui a permis d'obtenir les différents résultats.

2. Résultats

Les résultats de cette étude se rapportent à la tendance de l'activité du transport public par motocycle (*Zémidjan*), à la pratique de l'activité et la représentation des acteurs.

2.1. De l'informel à la formalisation : des acteurs de plus en plus organisés et des innovations technologiques remarquables

Le secteur informel réunit l'ensemble des unités de production et de services qui échappent plus ou moins à la régulation d'autant plus que leurs caractéristiques, déterminants et dynamiques restent encore largement non maîtrisés et incontrôlés (E. Rahou, A. Taqi, 2021, p.197). L'offre de transport en taxismotos en fait partie. Le transport collectif par taxis motos à Lomé, plus connu sous le nom de « *Zemidjans* » est apparu après la crise sociopolitique de 1990. En effet, ce mode de transport fait suite à une forte demande de transports public des passagers et à une insuffisance des d'infrastructures, de services publics et, surtout, de transports publics efficaces (A. Guézéré, 2017, p. 3).

Comme la plupart des pays de la sous-région, le Togo connaît une croissance urbaine fulgurante avec un taux d'urbanisation de 42%. Cette population urbaine se concentre majoritairement dans la capitale, Lomé, qui rassemble 1,6 millions au niveau de l'agglomération avec une densité de 4 900 habitants/km² (SSTAP, 2019, p. 15). Cette forte densité s'accompagne d'une extension spatiale importante dont le rayon urbain atteint 20 Km à partir du noyau central originel (K. Edoh, 2014, p.58). Pour répondre à la demande de mobilité quotidienne des populations, les *zémidjans* sont les mieux placés. La motorisation des ménages est en pleine croissance et essentiellement portée par les deux roues motorisées. Près de 30% des ménages possèdent au moins un engin deux-roues motorisé. En effet, le nombre de motos immatriculées au Togo entre 2018 et 2019 est passé de 36 277 à 43 067, soit 67% des véhicules immatriculés au Togo dont 20% sont concentrés à Lomé (SSTAP, 2019, p. 17). Les taxis motos dominent le système de transport artisanal au Togo. A l'échelle du Grand Lomé, ils représenteraient au moins 17 800 véhicules, dont moins de 5% seraient professionnalisés, réalisant plus de 475 000 déplacements journaliers pour les habitants de plus de 10 ans. L'exploitation artisanale se fait sur la base de la location simple, la location en leasing et l'exploitation directe du propriétaire avec une moyenne de 26 courses par jour pour les taxis motos dont c'est l'activité principale.

Plusieurs acteurs interviennent dans l'activité de taxi moto au Togo. Les travaux de terrain ont permis d'identifier cinq (05) catégories d'acteurs savoir : les propriétaires conducteurs, les conducteurs sur contrat work-and pay, les locataires de moto et les sociétés et les occasionnels (Tableau n°3).

Tableau n°3 : Statut des conducteurs des *zémidjian* vis-à-vis de la moto de travail

| Statuts | Propriétaires | Work and pay | Locataires | Sociétés | Occasionnels | Total |
|------------|---------------|--------------|------------|----------|--------------|-------|
| Effectifs | 141 | 126 | 105 | 123 | 105 | 600 |
| Proportion | 23,5% | 21% | 17,5% | 20,5% | 17,5% | 100% |

Source : D'après les résultats des travaux de terrain, mars 2021.

En effet, comme indiqué dans le tableau n°3, les conducteurs-propriétaires sont les plus nombreux avec un effectif de 141 soit 23,5% des conducteurs enquêtés. Ils sont suivis par ceux de la catégorie du « work and pay » soit 21% des enquêtés. Les membres de cette catégorie de conducteurs reçoivent des motos d'un tiers, qui peut-être un autre *zémidjan*. Ils travaillent et paient les frais d'achat de l'engin plus une majoration et devient à terme, propriétaire de la moto le plus souvent au bout d'un an d'activité continue. Cette pratique justifie qu'aujourd'hui, les propriétaires-conducteurs de mototaxis deviennent de plus en plus nombreux dans l'exercice de la profession. On note que 20,5% de conducteurs sont engagés ou relèvent des sociétés de prestation de service de transport à 2 roues tandis que les locataires et occasionnels concentrent chacun 17,5% de conducteurs.

Compte tenu de son importance grandissante dans le système socioéconomique national, des investisseurs se sont intéressés à ce secteur d'activité qui, progressivement, évolue vers la formalisation. En effet, le transport artisanal par taxis motos à Lomé enregistre des innovations remarquables, surtout technologiques, avec l'arrivée de trois sociétés à savoir : Gozem (Poto n°1), Olé-Togo et Z-Mobil.

Photo n°1 : Zémidjans partenaires de la société Gozem



Source : K. EDOH, vue prise en janvier 2021

La société *Gozem* est la toute première à intervenir dans le secteur en 2018. C'est une société de réservation de services de transports de taxis motos en ligne. Dans son dispositif, cette société ne fournissait pas de motos aux conducteurs. Ceux-ci, propriétaires de motos, sont des partenaires autonomes qui se sont librement affiliés à *Gozem* pour travailler à partir de l'application numérique mise au point par ladite société contre une redevance de 20% du prix de la course. Les motos des conducteurs affiliés de cette société sont équipées par la société *Gozem* d'un GPS et l'aire d'opération du conducteur n'excède pas les limites administratives du District autonome du grand Lomé (DAGL), soit un rayon moyen de 25 km à partir du centre-ville. Au-delà desdites limites, le moteur programmé à cet effet s'arrête automatiquement. La seconde innovation technologique à l'actif de la société *Gozem* est constituée de plusieurs applications Android/Apple à la disposition des conducteurs (Figure n°1)

Figure n°1 : Les applications Gozem sur Playstore



Source : Travaux de terrain, février 2021.

Les captures d'écran ci-dessus présentent les logos des deux applications Android les plus utilisées par les usagers : *Gozem cartes et navigation* et *Gozemchampion*. Avec l'application *Gozem cartes et navigation*, un client potentiel peut solliciter un conducteur-Gozem en indiquant sa position via le GPS intégré. Ce dernier pourra ainsi venir le prendre même à domicile. La seconde application *Gozemchampion* permet quant à elle d'effectuer un achat en ligne et de se faire livrer par un conducteur-zémidjan de la société *Gozem*. Cette application et son fonctionnement a connu un franc succès grâce à un nombre important des acteurs ayant un niveau d'instruction moyen. Au début de l'année 2021, la société *Gozem* était en partenariat actif avec plus de 3500 conducteurs indépendants et plus de 700 000 clients potentiels avaient téléchargé l'une des deux applications *Gozem cartes et navigation* et *Gozemchampion*. *Gozem* qui se positionne comme l'équivalent de Uber au Togo pour les taxismotos, a étendu depuis peu son service à Kara, Atakpamé, Kpalimé, Aného et sera bientôt disponible à Dapaong et Sokodé.

Si l'exemple de la société *Gozem* est des plus illustratifs du point de vue de l'utilisation de la digitalisation numérique, le cas de la société Olé-Togo constitue sans doute la référence en matière de facturation de la distance parcourue et du trajet ainsi que de l'organisation de la profession. Créée par le groupe chinois Dayan Léopard Moto, la société Olé-Togo a fait son entrée sur la scène des transports 2 roues à Lomé en 2019, pour ainsi dire, « dans les roues » de la société *Gozem*.

A la différence de cette dernière, la société Olé-Togo n'utilise pas d'application numérique. Elle fournit à chaque conducteur recruté, une moto équipée d'un compteur qui affiche des indicateurs de coût et de distance. Le prix du kilomètre étant fixé à 50 FCFA, le client peut ainsi lire directement sur l'écran du compteur le prix correspondant à la distance parcourue. Une autre particularité à l'actif de la société Olé-Moto est qu'elle prend elle-même en charge les coûts des réparations des engins qui s'effectuent dans ses propres ateliers. En contrepartie, chaque agent conducteur de Olé-Togo doit verser chaque jour au plus tard à 18 heures, un montant de 2000F CFA à la caisse de l'une des trois agences de la société à Lomé. Au cours de la semaine les conducteurs de Olé-Togo sont tenus de verser la contrepartie quotidienne de 2000 F CFA de lundi à vendredi. Le samedi, ils travaillent jusqu'à 12 heures et versent 1000 F CFA à la société et bénéficient d'une demi-journée au cours de laquelle ils peuvent travailler pour leur propre compte de même que le dimanche. A la fin du premier semestre 2021, le nombre des motos Olé effectivement en circulation étaient de plus de 4000 engins pour un parc en constant renouvellement.

Photo n°2 : Les équipements des motos Gozem et Olé-Togo



Source : K. EDOH, vue prise en mars 2021

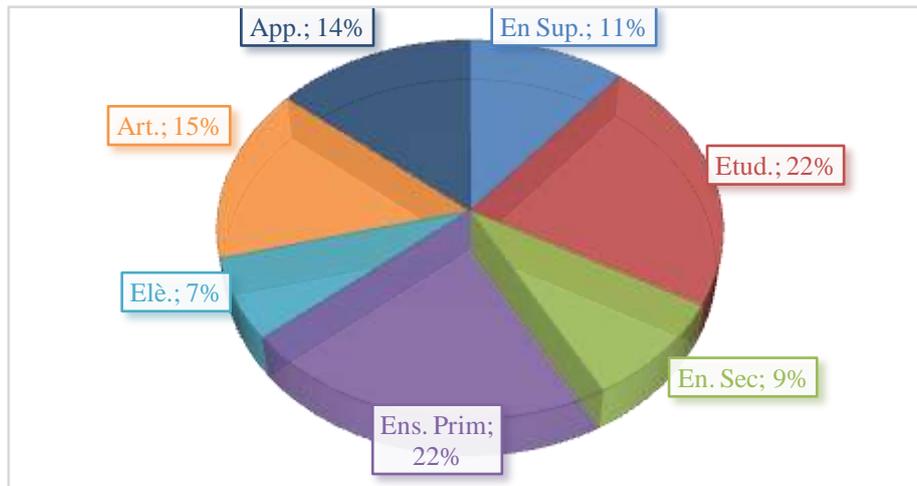
Outre les engins des sociétés Gozem et Olé-Togo, on observe également dans la circulation des motos de la société Z-Mobile. Entrée en activité en 2020, elle dispose d'un parc d'environ 150 motos qui se distinguent des autres engins par la couleur rose des réservoirs estampillés « Z-Mobile ». Ne disposant pas d'applications numériques ni de compteur leur fonctionnement et usage ne diffèrent guère de ceux des zémidjans propriétaires aux « services non conventionnés, artisanaux ou informels » (SSATP, 2019, p.25).

2.2. Les Taxis motos, un secteur informel de plus en plus occupé par des diplômés

Avoir un diplôme était une garantie à l'emploi décent et formel pour les premières élites africaines des périodes coloniales et au lendemain des indépendances, ceci n'est plus le cas depuis la fin des années 1980 et l'application des premiers plans d'ajustement structurel. Le nombre de personnes exerçant des activités précaires s'est depuis lors beaucoup accru. Les taxis motos constituent de nos jours un secteur refuge où les effectifs sont s'accroissent au fil du temps. Cette augmentation rapide et incontrôlée des zémidjan dans la ville de Lomé et dans les autres villes du Togo est due au fait que le secteur n'est pas règlementé : il n'y a pas de conditions pour y entrer ou pour contraindre une personne à ne pas s'y lancer. D'après nos travaux de terrain, l'exercice de l'activité est ouvert et toute personne disposant d'une moto peut, si elle le désire, se lancer à son propre compte. Cette situation ne favorise pas la maîtrise de l'effectif des conducteurs avec exactitude.

En 2002, le Togo comptait 94 670 Zémidjans dont 27 201 à Lomé et 21 547 dans toute la Région Maritime (COSTT cité par K. K. Agboviet A. Mawussi, 2018, p. 84). Cet effectif est estimé à 155 813 en 2008, 174 016 en 2009 et en 2010 à 191 560. Les conducteurs de taxi moto sont estimés en fin décembre 2011 à 213 807 dont 57 215 à Lomé, 41 806 dans la préfecture du Golfe et 26 674 dans la Région Maritime. Dans ce contexte nombreux sont aujourd'hui des jeunes diplômés exerçant dans ce secteur des taxis motos comme indiqué dans le graphique n°1.

Graphique n°1 : Répartition selon le niveau d’instruction des conducteurs de taxis motos enquêtés à Lomé



Source : travaux de terrain, 2021.

Ens. Prim=Abandonné au niveau primaire, Ens. Sec. = Abandonné avec le niveau secondaire, Ens. Sup. (Abandonné avec le niveau BAC, Elè=élèves (continuant les cours), Etud=étudiants, App=Apprentis et Art=tous les particuliers qualifiés

D’après le graphique n°1, les enquêtés ayant au moins le niveau Baccalauréat représentent 33% et composés de 22% (soit 132étudiants) et de 11% (soit 66) de diplômés de niveau variant entre BAC+2 (BTS) et BAC+5 (Master). Les élèves également prennent part à cette activité aux implications sociales et économiques non négligeables

2.3. Un secteur aux implications socio-économiques et politiques très importantes

L’activité de taxi moto a des répercussions très importantes sur l’environnement socio-économique et politique dans le secteur d’étude.

2.3.1. Une activité pourvoyeuse d’emplois et ressources financières non négligeables

En attendant un éventuel concours de recrutement ou un appel à un emploi plus formel, de nombreux ces jeunes sans emplois et aux conditions économiques précaires n’hésitent guère à embrasser cette profession sans. Pour l’heure, c’est un emploi permet d’assurer le quotidien. Ainsi, ce métier participe à la création d’emploi, à la réduction du chômage et permet aux jeunes de résoudre certains de leurs besoins financiers comme le confirme un étudiant de l’Université de Lomé (UL) :

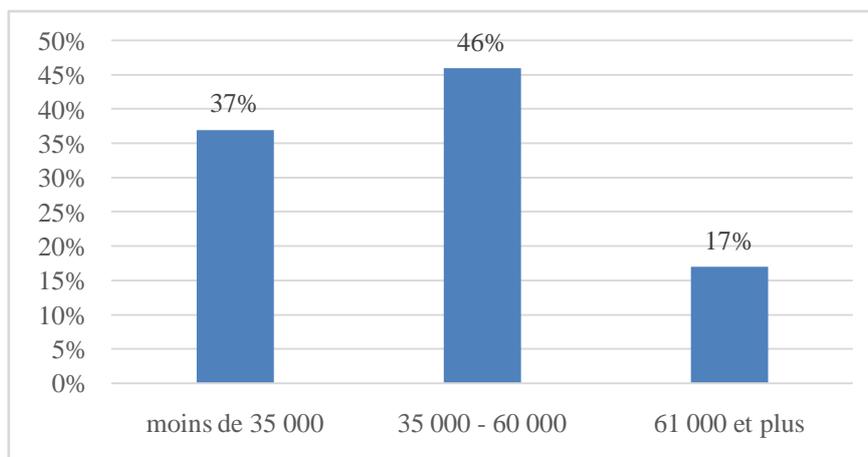
« Je suis en année de Licence trois à l’UL. C’est avec ce job que je paie mes frais d’inscription et tout. J’ai commencé depuis la première année » a déclaré un zémidjan étudiant. Un autre précise : « je préfère le Zem que d’aller voler quelques soient les conditions. Avec ce travail, je paie mon loyer et tous. C’est mieux pour moi. Je peux épargner avec la tontine 30 000 F/mois ».

Ces témoignages permettent de comprendre que non seulement l'activité procure de l'emploi à ces jeunes, dans un pays où le taux de chômage touche plus les jeunes de 15 à 34 (14%) contre les plus de 35 ans (2%) en 2017 à Lomé. Le sous-emploi touche environs 20% à Lomé plus élevé que la moyenne nationale (16,1%). Par conséquent, elle assure la survie et contribue à réduire le nombre de personnes qui devrait tomber dans le vice.

En effet, le Togo compte 215 800 conducteurs de taxis motos, dont environ 58.000 pour la seule ville de Lomé. Cette activité génère une forte activité économique. Pour Lomé uniquement, cela représente 47 milliards de FCFA pour les conducteurs, 35 milliards pour les propriétaires, 2 milliards pour les garagistes, 62 milliards pour les compagnies pétrolières, 500 millions pour l'Etat au titre d'impôt et 5 milliards en achat de pièces détachées (www.republicoftogo.com).

Le secteur des transports à 2roues est de plus en plus important dans l'économie nationale. En 2017, Lomé compte environ 1 718 058 de citoyens (OESSAS, 2019), ce qui équivaut à 80% de la population urbaine du Togo, soit 24% de la population totale. Le capital des unités de production informelles (UPI) au Togo est composé à 41,5% de terrain, 11,6% de local, 24,7% de moyens de déplacement (dont 12,4% de motos) et de machine (11%). En outre, l'activité de taxi-moto comme moyen de transport des personnes et des marchandises le plus accessible et le plus abordable permet de justifier cette proportion élevée des motos dans le capital total. En effet, les motos représentent 1 345 millions de F CFA du capital à Lomé (5%) pour un effectif de 5 030 motos et 2,6% du capital national. Selon certaines estimations, le Togo compterait à la fin 2008 plus de 156.000 taxis motos avec des recettes annuelles évaluées à environ 173 000 000 US \$. Mais, les gains nets mensuels varient de 10 000 à plus de 80 000 F CFA (Graphique n°2).

Graphique n°2 : Gains nets mensuel des zémidjans à Lomé



Source : D'après les résultats des travaux de terrain, mars 2021.

D'après le graphique n°2, on dénombre 37% des *zémidjans* qui gagnent annuellement un net inférieur ou égal à 35 000 F CFA (SMIG). Par contre, 47% d'entre eux annuellement une somme nette située entre le SMIG et le montant versé mensuellement pour un « volontaire » ayant le niveau BAC +4/5. C'est en fin 17% seulement qui gagnent un montant supérieur ou égale à 61 000 F CFA. Il faut rappeler qu'en réalité, ces *zémidjans* peuvent gagner au-delà de ce qu'ils ont exprimés. C'est à partir des cotisations au niveau des tontines qu'ils ont avancées sans prendre en compte les dépenses effectuées au quotidien. Ces gains varient également en fonction du statut de chacun, selon qu'il est propriétaire, *work and pay*, locataires partenaire ou agent d'une société de transport à 2roues

Eu égard donc à leurs effectifs, des gains nets mensuels déclarés et des innovations qui sont en cours dans ce secteur, les *zémidjans* deviennent des leviers incontournables de la vie socioéconomique.

2.3.2. Les taxis motos, vecteurs de communication publique et politique

Les acteurs de taxis motos occupent une place importante dans la société des villes africaines. En uniformes-gilets fluorescents ou non ils ont une grande visibilité, investissent au quotidien, voirie et espaces publics, constituant ainsi des acteurs et des vecteurs de communication de choix pour les citoyens. Véritables « régents de la voie publique, les *zémidjans* ratissent rues et ruelles à la recherche de potentiels passagers. Le fait est bien connu des loméens : les taxis motos sont dotés d'une grande capacité d'échanges et de dialogue. « Très loquaces et fiers d'être parmi les premiers à informer les gens, les chauffeurs engagent souvent des discussions avec les clients sur des sujets socio-économiques ou politiques » (A. Guézéré, 2017, p.10).

Ainsi, 485 conducteurs enquêtés (80,84%) ont déclaré avoir discuté avec les passagers durant le trajet sur des sujets dont le coût du transport et 298 conducteurs ont reconnu avoir engagé la conversation avec le client. C'est cette grande aptitude et facilité de contact qui fait des *zémidjans* de grands canaux de diffusion et des faiseurs d'opinions. En effet, les conducteurs enquêtés reconnaissent avoir pris part à des manifestations publiques ou politiques importantes. Ils sont 97% à avoir pris part à au moins une campagne électorale (2018, 2019 et 2020). De même, 98% de conducteurs reconnaissent avoir participé à des caravanes de sensibilisation pour le compte des organisations de la société civile, à des promotions publicitaires et ou à des campagnes de lancement d'un nouveau produit sur le marché (marketing). Les rues, les zones de stationnement et les marchés sont des espaces d'interactions sociales où les *zémidjans* se reposent, discutent, négocient et se réunissent. Ainsi, il est très fréquent de rencontrer chaque jour les *zémidjan* arborant un T-shirt d'une structure, d'une organisation professionnelle ou d'une société commerciale ou autres.

Les résultats présentés dans le présent article doivent être confrontés aux résultats antérieurs afin de renforcer leur validité scientifique.

3. Discussion

Cette étude consacrée à l'offre de transport à deux roues, *zémidjan*, n'est pas la première du genre au Togo et en Afrique. Les résultats doivent donc être confrontés avec d'autres résultats obtenus dans le cadre d'autres études conduites dans les mêmes conditions ou pas. En effet, le transport par taxis motos à Lomé est apparu au début des années 1990 dans l'informel et exercé de façon artisanale. Ce nouveau mode de transport collectif s'est progressivement imposé dans le paysage et le vécu quotidien des populations togolaises des villes et des campagnes. Depuis lors, des études ont permis de mieux connaître le sujet. Les principales préoccupations de recherche ont porté surtout sur le fonctionnement, les avantages et inconvénients socioéconomiques des taxis motos, c'est-à-dire les conditions d'accès et d'exercice de l'activité, les modes d'organisation et les revenus, les dysfonctionnements et externalités liés à ce nouveau mode de transport collectif (A. Guézéré, 2008, p.180 ; 2012, p. 60 ; 2013, p.58 ; 2017, p.7 ; B. Ouyi, 2005 p.70 ; K. Edoh, 2014, p. 5 ; K. K. Agbovi et C. A. Mawussi, 2018, p. 76 ; SSTAP, 2019).

Ainsi, on connaît mieux le profil des conducteurs : il a beaucoup évolué dans sa composition originelle, à partir des différents groupes d'artisans (mécaniciens, menuisiers, maçons), aux jeunes diplômés qui l'investissent de nos jours. Par contre, il est toujours impossible de donner le nombre de taxis motos : la détermination des effectifs de conducteurs de taxis motos demeure une donnée controversée et sujette à caution. Ils seraient au nombre de 156 000 taxis motos avec des recettes annuelles évaluées à environ 173 000 000 US \$ (K. N. F. Tublu, 2018, p. 1). Selon le Ministère des Infrastructures et des Transports (2016), le nombre de taxis motos est estimé à 58 000 pour la ville de Lomé et 215 000 pour l'ensemble du Togo. Les écarts entre les données sont liés aux sources et s'expliquent par la très grande versatilité professionnelle qui caractérise les conducteurs constamment à la recherche d'un travail plus rémunérateur et socialement plus « présentable ». Les « *zémidjans-men* » sont des jeunes dont l'âge est compris entre 18 et 46 ans qui se considèrent comme « oubliés de l'Etat ». C'est une activité soutenue par la croissance démographique, l'étalement urbain et l'accroissement du taux de chômage (A. Guézéré, 2017, p.57). Cependant, comme le souligne le rapport SSTAP (2019, p. 25), ce secteur participe fortement à l'économie du pays.

En ce qui concerne les dysfonctionnements, les accidents de la circulation et les victimes qui en résultent constituent actuellement les plus grandes externalités imputées aux taxis motos. En effet, les taxis motos sont impliqués dans environ 2/3 accidents (MIT, 2016, p.14). Les principales causes des accidents imputables aux *zémidjans* sont en grande partie dues à l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, la méconnaissance et le non-respect du Code de la route, la surcharge de passagers et de marchandises sur les motos. « Vous allez voir à Lomé ici des taxis

motos transporter une dame qui a son bébé au dos, ses deux enfants devant la moto plus des marchandises derrière. C'est grave ! », a déclaré un cadre du ministère des infrastructures et des transports. Cependant, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenus est désormais comptée parmi les activités du secteur informel des plus prisées qui génère en effet des recettes annuelles très importantes (C. Kaffo, 2007, p.1).

Dans le contexte actuel, marqué par diverses initiatives pour la professionnalisation du secteur, notamment à travers la création de sociétés de transport 2 roues les données et informations ont été collectées en insistant sur de nouveaux centres d'intérêt. Cette étude s'est particulièrement attelée à comparer les offres, la concurrence entre les prestataires et ce que les usagers en pensent et en disent. Au-delà du transport traditionnel de passagers et de marchandises, l'offre se diversifie effectivement à travers le statut des prestataires, la qualité du service et les nouveaux services offerts. Une concurrence de plus en plus forte s'observe ainsi entre les trois types de prestataires institutionnels relevant ou affiliés aux entreprises et sociétés de transport 2roues d'une part, et d'autre part entre ces dernières et les conducteurs-indépendants, propriétaires de motos qu'ils conduisent. Il s'agit d'un véritable conflit d'intérêt dans lequel chaque type et catégorie de prestataires vantent les mérites de son offre à la clientèle qui sait très bien apprécier, en fonction de ses attentes et de sa bourse. Les principaux déterminants des choix des usagers sont la disponibilité ou l'accessibilité des motos-taxis, le cout des trajets, la sécurité et à un degré moindre, les facilités offertes par les innovations technologiques (Tableau n°4).

Tableau n°4 : Les déterminants principaux des choix des usagers

| Déterminants des choix | Disponibilité /Accessibilité | Affichage du prix | Technologie/ Applications numériques | Sécurité des déplacements | Total |
|-------------------------------|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|---------------------------|-------------|
| Prestataires | | | | | |
| Gozem | 09 | - | 7 | 6 | 22 |
| Olé-Togo | 30 | 50 | - | 7 | 87 |
| Z-Mobile | - | - | - | | 0 |
| Conducteur Indépendant | 126 | - | - | - | 123 |
| Total | 165 | 50 | 7 | 13 | 235 |
| Proportion | 70,21% | 21,28% | 2,98% | 5,53% | 100% |

Source : D'après nos travaux de terrain.

L'analyse du tableau n°4 révèle que la disponibilité de l'offre constitue en effet le premier déterminant : 70,21% des usagers ont déclaré avoir utilisé les services du « conducteur qui s'est présenté ». Ainsi, pour la majorité des usagers, le prix ou le cout du déplacement vient en seconde position. La grande partie des usagers reconnaît que les écarts entre les couts des trajets ne sont pas importants d'un prestataire à l'autre. Dans le Grand Lomé, 135 principales stations de taxis motos ont

été dénombrées (SSATP, 2019, p.57). A partir de ces principales stations et de leurs pôles de rabattements, les coûts de liaison des principaux centres d'activités de l'agglomération (pôles commerciaux et marchés, hôpitaux, établissements scolaires, centres administratifs, zones portuaires et industrielles) sont plus ou moins connus. Ces prix « s'alignent et s'ajustent » après quelques négociations entre conducteurs et passagers, sauf pour Olé-Togo où le prix est affiché. Cet avantage certain, constitue le facteur clé du grand engouement des usagers pour Olé-Togo : « Moi je cherche Olé-Togo parce qu'à la fin du trajet, on paie le prix affiché sans discussions inutiles » a déclaré un usager. Olé-Togo et *Gozem* sont également recherchés pour la sécurité des déplacements. Ces deux sociétés disposent en effet de prises en charge-assurance en cas d'accident pour les premiers soins et leurs conducteurs sont « surveillés et très souvent rappelés à l'ordre », ce qui n'est pas le cas des conducteurs indépendants. Malgré les grands reproches qui leur sont adressés, (conduite en état d'ivresse, méconnaissance du Code de la route, fatigue, excès de vitesse, mauvais état des motos) les conducteurs indépendants sont « sereins ». Leurs principaux atouts demeurent leur grand effectif et la grande capacité d'organisation. Ils représentent en effet plus de 90% de l'offre de transport 2-roues et comptent sur leur grande liberté de manœuvre pour tirer leur épingle du jeu.

La diversification de l'offre s'apprécie par ailleurs au niveau des engins ou moyens de locomotion utilisés. On note actuellement un engouement pour les tricycles qui partagent de plus en plus avec les autres usagers la voirie et l'espace public. La concurrence des tricycles s'observe aussi bien au niveau du transport de passagers que des marchandises. Elle est déjà si forte que des secteurs sur certains grands axes, notamment la voie rapide du « Grand Contournement » sont desservis en grande partie par des tricycles.

Photo n°3 : Tricycles « Rickshaw » pour le transport des personnes



Source : EDOH K. vue prise en juin 2021.

Photo n°4 : Tricycle pour le transport marchandises



Source :K. EDOH, vue prise en juin 2021.

Au total, les taxis motos (zémidjan) font désormais partie intégrante du système de transport collectif dans les villes et campagne togolaises. Ils assurent une part modale motorisée estimée à 32% contre 18% pour les taxis-ville, tandis que les minibus et les Bus Sotral couvrent chacun 1% de part modale motorisée. Les *zémidjans* constituent ainsi un enjeu socioéconomique important. La réglementation et l'encadrement de ce grand secteur d'activité informelle et artisanale nécessite mise en place et la résolution préalables d'un ensemble de mesures socioéconomiques et professionnelles dont ils constituent le palliatif. La suspension par le gouvernement togolais le 11 avril 2020 de la décision d'interdiction des activités des *zémidjan* pour cause de pandémie à la Covid-19 est très révélatrice à sujet.

Conclusion

Le transport par taxis motos est un moyen de mobilité très sollicité dans l'agglomération urbaine de Lomé. De l'informel, ce secteur évolue vers la formalisation sous l'impulsion des initiatives privées mais aussi publiques à travers la création d'une délégation pour l'organisation du secteur informel (DOSI). Ce secteur connaît donc un développement soutenu caractérisé par des innovations technologiques qui concourent à améliorer les prestations des transports collectifs à 2roues. Dans un tel contexte, également marqué par la « résilience » des taxis collectifs et les efforts de la société des transports de Lomé (SOTRAL) pour satisfaire la demande de transport collectif par bus, la cohabitation est des plus concurrentielles pour satisfaire les clients. Aussi pensons-nous que les recherches doivent se poursuivre et explorer davantage les pistes d'un plan de déplacement urbain (PDU) qui, au-delà des conflits d'usage et d'intérêt, assure cohabitation et sécurité durables sur la voie publique à tous les acteurs.

Bibliographie

AGBOVI K. Kwassi, MAWUSSI Ayité Claude, 2018, « Stratégie d'auto-emploi des jeunes diplômés à travers les taxis motos dans le transport urbain à Lomé », *Espaces, sociétés et développement en Afrique Subsaharienne*, Mélanges offerts en hommage au Professeur Antoine Koffi AKIBODE, Tome 2, Lomé, p. 73-90.

AMEDOKPO Yao Tsoekeo, OLADOKOUN Wonou, 2018, « Le déguerpissement comme enjeu de production de l'espace à Lomé : entre rupture ou continuité d'une pratique », *Espaces, sociétés et développement en Afrique Subsaharienne*, Mélanges offerts en hommage au Professeur Antoine Koffi AKIBODE, Tome 2, Lomé, p. 446-473.

BERTRAND Monique, 2010, « De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la région du Grand Accra (Ghana) », *Revue Tiers Monde*, n°201, Paris, p. 87-106.

EDOH Komla, 2014, *Croissance urbaine et mobilité quotidienne dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : le cas des actifs du Grand Lomé au Togo*, Thèse de doctorat de Géographie humaine, Université de Lomé, Lomé, 355 p.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2008, « Oléyia » (taxi-moto) : Acteurs et usagers d'un mode de transport artisanal récent à Lomé, Thèse de doctorat de Géographie, Université de Lomé, Lomé, 455 p.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2012, « Territoires des taxis motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux », In: *Géographie Économie Société*, Vol. 14, n°1, p. 53-72

GUÉZÉRÉ Assogba, 2013, « Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? », *Noréis*, N°226, Presses universitaires de Rennes, p. 41-62.

GUÉZÉRÉ Assogba, 2017, « Les taxis motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques », *fr.viesmobiles.org* et consulté le 12 mai 2021, 13 p.

INSEED, 2019, *Enquête Régionale Intégrée sur l'Emploi et le Secteur Informel (ERI-ESI)*, Rapport final, INSEED, Lomé, 238 p.

KAFFO Célestin, 2007, « L'intégration des "taxis motos" dans le transport public au Cameroun ou informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne », *Colloque international sur le taxi*, Lisbonne, 20-21 septembre 2007, [en ligne], consulté le 5 avril 2020.

MARGUERAT Yves, 1993, *Dynamique urbaine, jeunesse et histoire au Togo*, Articles et documents (1984-1993), COLLECTION "PATRIMOINES" ORSTOM, n°1, Presses de l'Université du Bénin, Lomé, 232 p.

Ministère des Infrastructures et des Transports, 2016, *Plan de déplacements urbains du grand Lomé document synthèse du pré-diagnostic de la mobilité*, Lomé, 17 p.

N'GUESSAN N'Guessan, 2003, *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique, Document d'analyse SSATP n°3F, 52 p.

Observatoire Economique et Statistique d'Afrique Subsaharienne (OESSAS), 2019, *Enquête Régional Intégrée sur l'Emploi et le Secteur Informel (ERI-ESI)*, Rapport de synthèse régionale, 71 p.

OUYI Badji, 2005, « Le secteur informel, une solution au problème d'emploi ? les leçons d'une étude empirique auprès des conducteurs de taxi-motos », [en ligne], consulté le 5 avril 2020, p. 67-80.

RAHOU. E, TAQI. A (2021) « La dynamique entrepreneuriale des microentreprises informelles : Traits et spécificités », *Revue Internationale des Sciences de Gestion* « Volume 4 : Numéro 1 » pp : 197- 212. *RGPH 4, 2010, 4^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat*, Rapport définitif, 65 p.

SSTAP, 2019, *Politique de mobilité et d'accessibilité durable dans les villes togolaises*, Rapport diagnostic, Ministère des infrastructures et des transports, Togo, 67 p.

TUBLU Komi N'kégbéFogâ, 2010, *Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ?* CODATU, 12 p.

www.togopeople.com, 2020. *Togo : 500 000 conducteurs de taxi-motos dont 60 000 pour Lomé*, article publié le 07 avril 2020 et consulté en juin 2021.