

Assogba GUEZERE

Maître de conférences à l'Université de Kara

Département de Géographie, Kara, Togo

guezereassogba@gmail.com

Hassane MAHAMAT HEMCHI

Université Mohammed VI Polytechnique – UM6P

Ecole d'Architecture de Planification et de Paysage – SAP+D

hemchih@gmail.com

Thème : Les transports informels dans les marges urbaines en Afrique : une analyse à partir du rôle des motocycles dans les espaces périurbains de Lomé et de N'Djaména

Résumé :

Contrairement aux pays du nord où c'est l'automobile qui est le principal outil de diffusion de l'urbanisation périphérique, dans les villes africaines, le choix d'occuper la périphérie n'est pas un besoin de desserrement du centre-ville. C'est plutôt une obligation pour les populations pauvres issues de l'exode rural d'être reléguées dans les marges urbaines pour y construire un habitat pauvre sur des espaces non viabilisés et parfois non lotis. Très vite, la culture autochtone d'occupation de l'espace a pris le dessus sur l'ordre établi par les colonisateurs. L'urbanisation s'est déroulée, pendant des décennies, dans l'indifférence, voire l'ignorance des règles les plus élémentaires de la planification urbaine où les néo-citadins poussés hors des campagnes par les sécheresses épisodiques, les crises économiques et politiques se sont accaparés spontanément des terrains illégaux. L'allongement des distances est beaucoup plus ressenti puisque l'étalement urbain se traduit par une extension plus ou moins désordonnée du bâti qui précède trop souvent la mise en place de réseaux de transport. Dans un contexte de manque de ressources pour s'engager dans différentes formes d'aménagement et d'organisation des transports pour le plus grand nombre des résidents à travers la ville, l'Etat a autorisé la présence du transport artisanal, voir informel comme une alternative aux carences du transport public.

Conformément aux objectifs du colloque, notre article mobilisera une approche qualitative et descriptive pour appréhender les formes originales que prennent les mobilités dans différentes villes d'Afrique tropicale. Il s'agira d'interroger les formes d'inscription spatiale des différents transports informels dans les marges pour comprendre les conditions de mobilité variée selon le type d'engin utilisé dans chaque ville. Ainsi, de Dakar à Douala où la présence du transport en commun est moins affirmée, cars, minibus, mototaxis, calèches, taxis collectifs, Pick-up et camionnettes, constituent, malgré leur vétusté et leur offre parfois insuffisante, une réponse aux espaces périphériques. En guise d'illustration, les capitales d'Afrique de l'ouest et centrale seront citées pour permettre une meilleure compréhension des mobilités dans les marges urbaines africaines. Un accent particulier sera mis sur les villes de Lomé et de N'Djaména où l'engouement populaire pour les moto-taxis et les motos privées dans les marges s'explique par l'enclavement des quartiers périphérique et par une mauvaise qualité de la voirie marquée par l'insuffisante couverture spatiale des transports collectifs.

Mots-clefs : Lomé, N'Djaména, marges urbaines, espace périurbain, villes africaines, transports informels, Moto-taxis