

## **Capsule thématique (annexe)**

### **Le transport informel**

Auteur : Blaise Bordeleau (octobre 2015)

#### **Le « cas africain »**

Le « cas africain » est caractérisé par des transports publics peu présents (uniquement sur les axes les plus importants, pas toujours très fréquents, etc.), voire totalement absents. Les déplacements y sont dominés par les modes de transports informels, individuels ou collectifs. La situation à Lomé, capitale du Togo, illustre bien ce cas. Les modes privés motorisés y assurent seulement 8 % des déplacements et l'offre en transport collectif y est peu variée et largement dominée par les mototaxis (Diaz Olvera *et al.*, 2012). Des taxis collectifs opèrent également sur les axes principaux ainsi que, de manière marginale, des autobus de la compagnie publique (*ibid.*). Pour les trajets plus longs, la mototaxi s'avère souvent dispendieuse et, pour cette raison, est souvent utilisée sur de courtes distances (entre deux et cinq kilomètres). Ce constat est d'ailleurs valable autant dans le « cas asiatique » que dans le « cas africain » (Cevero, 2000 ; Diaz Olvera *et al.*, 2007 ; Tangphaisankun, 2010 ; Rahman, 2013).

En excluant la marche à pied, les déplacements en mototaxi dominent largement et représentent environ 80 % du total des déplacements réalisés en transport collectif dans le centre de Lomé et dans sa périphérie (cantons). Les pratiques intermodales entre modes informels sont peu fréquentes pour les déplacements réalisés à l'intérieur de ces deux zones (centre et périphérie), mais beaucoup plus courants pour les déplacements entre celles-ci (Diaz Olvera *et al.*, 2012). Les déplacements enchaînant mototaxi et taxi collectif (ou l'inverse) permettent aux citoyens des cantons de fréquenter la zone centrale de Lomé et inversement, ce qui serait difficile si l'un ou l'autre de ces moyens de transport venaient à disparaître. Il est, en effet, peu pratique pour les citoyens d'utiliser uniquement le taxi collectif puisque celui-ci n'emprunte que les axes importants, et trop coûteux d'utiliser la mototaxi sur de longues distances (*ibid.*). Malgré cela, les déplacements mobilisant les deux modes de transport sont les plus coûteux, faute d'intégration tarifaire (*ibid.*).

## **Le « cas asiatique »**

Le « cas asiatique » est distinct, en raison des taux de motorisation plus élevés et des transports publics généralement plus développés qu'en Afrique subsaharienne. À Bangkok, par exemple, plus de 50 % des déplacements quotidiens sont assurés par des modes privés motorisés (Braun, 2011) et la ville possède de vastes réseaux de bus, métro et Bus Rapid Transit (BRT) (Tangphaisankun, 2010). Les réseaux de transport public ne parviennent cependant pas à répondre aux besoins croissants en mobilité et leurs services sont complétés (ou concurrencés) par des flottes importantes de mototaxis et d'auto-rickshaws.

Comme dans le « cas africain », la mototaxi joue un important rôle dans les pratiques intermodales chez les résidents de Bangkok, en servant de système de rabattement sur les réseaux de transport public. Une étude conduite par Tangphaisankun (2010) auprès d'utilisateurs du réseau de transport lourd et résidant à proximité d'une station (rayon de cinq kilomètres) montre en effet que la mototaxi est le second mode le plus populaire pour accéder aux stations, précédées par la marche à pied.

\*\*\*

*Consultez la capsule thématique complète sur le site Internet du Réseau Villes Régions Monde.*