



*2<sup>ème</sup> Colloque international du laboratoire de recherche PREDES  
(Université de Kara, Togo) co-organisé avec l'Ecole des Hautes  
Études en Sciences Sociales (EHSS) Marseille, France*

**Les 9, 10 et 11 mars 2022 à l'Université de Kara, Togo**

***La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux  
socio-économiques et représentations sociales***

**1- Contexte et justification**

Depuis son invention en 1868 par l'ingénieur français Louis-Guillaume Perreaux et sa première mise en production en 1899 par les frères Werner, qui lui donnèrent le nom qu'elle porte encore, la motocyclette s'est progressivement répandue sur tous les continents. En 2019, ses ventes mondiales ont dépassé les 60 millions d'unités. Objet du quotidien, les deux roues motorisées sont pourtant relativement invisibles dans la littérature en sciences sociales (Pinch and Reimer 2012). Ce constat est particulièrement évident pour le continent africain. Vue du Nord, l'Afrique a été pendant longtemps juste un immense terrain d'entraînement – symbolisé par les exploits du Paris-Dakar – pour des motards occidentaux en quête d'exotisme et d'aventure, au moment même où, dans leurs pays, la pratique de la moto était l'objet des réglementations de plus en plus restrictives.

Si l'histoire de la motocyclette en Afrique reste à faire, on sait qu'avant les indépendances son usage demeure limité à l'élite coloniale (Gewald 2009). Mais à partir des années 1970, les motos, d'abord européennes puis japonaises, permettent la mobilité d'une « classe moyenne » africaine émergente, composée de fonctionnaires, salariés du secteur privé, étudiants fortunés. Bien de luxe et symbole de distinction sociale, la motocyclette devient un élément important de la culture matérielle, surtout urbaine, comme l'attestent les célèbres portraits du photographe malien Malick Sidibé immortalisant des Bamakois sur leurs montures rutilantes.

Depuis les années 2000, l'importation massive de motos chinoises et indiennes, plus abordables à l'achat que leurs concurrentes de marque japonaise et déclinées en de nombreux modèles s'adressant à différentes catégories de consommateurs, a inauguré une nouvelle phase dans la diffusion de ce mode de transport, qui a désormais supplanté l'usage des voitures dans tous les pays d'Afrique subsaharienne. Dernier marché investi par les fabricants asiatiques de motos économiques, après l'Asie du Sud-est, l'Amérique du Sud et le Moyen orient, le continent africain recèle un potentiel immense. En 2016, il s'est vendu en Afrique 3,6 millions de motos, pour une valeur de 4,6 milliards USD. Ces chiffres étaient censés doubler en 2021. Si la diffusion croissante des motocyclettes en Afrique est une réponse à la faiblesse de l'offre de transport public, au mauvais état des infrastructures routières, à l'impossibilité des ménages d'accéder aux voitures particulières, elle correspond aussi à de nouveaux besoins de mobilité

individuelle, de consommation et de distinction sociale exprimés par les classes moyennes africaines.

A ce jour, l'essentiel des publications en sciences sociales au sujet des motocyclettes vient de la géographie des transports et de la sociologie urbaine (Godard, 2002 ; Agossou, 2004 ; Guézéré, 2008, 2012 ; Diaz Olvera et al, 2009, 2016) et se concentre sur le phénomène des taxis-motos (les deux roues et les tricycles). Leur présence est attestée dans plus de la moitié des villes d'Afrique sub-saharienne de plus de 100 000 habitants, avec une aire de diffusion qui s'est étendue depuis la fin des années 1980 des villes du Nigeria, du Bénin et du Togo, à l'Afrique Centrale (Cameroun, Centrafrique, Tchad), mais également à l'Afrique de l'Est (Ouganda, Kenya, Rwanda) ou Australe (Angola) (Diaz Olvera, 2017). La forte disponibilité et le caractère bon marché des facteurs de production (main d'œuvre en recherche d'emploi, motos et carburant, parfois de contrebande) et les perspectives d'un retour sur investissement rapide pour les détenteurs de capital à la recherche d'activités lucratives ont favorisé le boom de l'activité (Diaz Olvera, idem), dans des contextes d'urbanisation rapide et incontrôlée et de faible capacité de régulation par les pouvoirs publics des métiers du secteur informel. D'autres travaux s'intéressent à l'impact des deux roues motorisées sur la santé publique (accidents de la circulation routière) et l'environnement, mais il reste de nombreuses questions et domaines de recherche à défricher : les filières de commercialisation nationales et transnationales (Khan Mohammad 2016), les impacts économiques induits, les transferts technologiques (Tastevin 2015), les représentations socio-anthropologiques de la moto, les questions sécuritaires et environnementales, les formes et les instances politiques et administratives de régulation, etc.

Ce colloque sur les motocyclettes en Afrique, le premier du genre, se propose ainsi d'explorer, dans une perspective multidisciplinaire et comparative, les différentes dimensions de l'essor de la motocyclette sur le continent, bien au-delà de la question des mobilités. Nous convions les géographes, les historiens, les anthropologues, les sociologues, les économistes, ainsi que les médecins, à croiser leurs regards et leurs analyses, à travers des contributions empiriquement fondées, autour de cinq grands axes thématiques.

## **2- Axes thématiques**

### **Axe 1 : L'essor des taxi-motos : mobilité urbaine, professionnalisation et politique**

Cet axe thématique sollicite des contributions analysant à nouveaux frais le phénomène de l'essor des taxis-motos, généralement interprété comme une réponse « par le bas » à la crise de transport multiforme qui frappe les pays de l'Afrique subsaharienne. En Afrique, le réseau routier est généralement peu développé et en mauvais état. Les entreprises publiques et privées de transport peinent à couvrir tout l'espace urbain en l'absence d'une politique de transports cohérente. Des propositions de communication portant sur les transformations les plus récentes de ce métier, né dans les années 1970 au Nigeria, seront les bienvenues. Nous pensons tout particulièrement à l'évolution des modes d'organisation interne et de représentation (associations, syndicats) et aux tentatives de professionnalisation de ce service majoritairement informel, cristallisées par la création dans plusieurs pays de compagnies privées de taxi-motos et la ruée des start-up vers les applications pour taxis-motos, à travers des plateformes de mise en relation de conducteurs et usagers.

Nous invitons également à investiguer la dimension sociale et politique des taxi-motos. Les espaces qu'ils occupent sont en effet des lieux de débat citoyen et de critique et leurs interactions quotidiennes avec les usagers des moments de socialisation et de construction de réseaux de relations. Il n'est pas anodin que ces acteurs économiques fort populaires, régulièrement mobilisés par l'État et les ONG dans des programmes de sensibilisation et des

actions humanitaires, servent également de caisse de résonance aux partis politiques (Guézéré, 2017) au moment des campagnes électorales.

## **Axe 2 : Pratiques et représentations de la motocyclette et du motocycliste**

Cet axe se penche sur les différentes pratiques, individuelles ou collectives, de la motocyclette en terre africaine. Des études de cas, reposant sur des récits historiques ou des observations ethnographiques, rendront compte de l'évolution des divers usages de la moto en milieu urbain et rural, ainsi que des mutations récentes ou passées des symboles et des représentations rattachées à ce véhicule et plus généralement du rôle que la motocyclette a pu jouer depuis l'indépendance dans différents pays africains.

Dans l'Europe d'après-guerre, les deux roues de petite cylindrée et les scooters, dont la Vespa demeure l'exemple le plus célèbre, symbolisèrent l'accès à la mobilité de masse pendant le boom économique des Trente Glorieuses ; ensuite, la petite voiture familiale supplanta les deux roues, qui ont perdu leur dimension purement utilitaire, pour se transformer en symboles de liberté et de loisir. Des trajectoires similaires sont observables dans les économies émergentes en Amérique du sud et en Asie. Qu'en est-il de l'Afrique ?

Dans quelle mesure l'évolution rapide et le constant renouvellement du design des modèles chinois, les plus diffus à l'échelle continentale, ont contribué à faire des motos un bien de consommation de masse, tributaire des modes, objet éphémère ou durable d'engouement ? Comment se manifeste aujourd'hui en Afrique la « passion » pour la moto (Oudin 2009) ? Des études sur le tuning et les transformations des engins, sur les usages non-utilitaires de la moto, allant de la promenade de loisir aux activités sportives, sur les clubs et associations de motards, créées parfois autour d'une marque ou d'un modèle, sur la production culturelle et artistique sur et autour de l'univers de la moto, nous paraissent autant d'entrées possibles pour explorer la place qu'occupent les deux roues dans les mondes sociaux et culturels de certains pays africains.

Dans cet axe, nous aimerions nous pencher également sur les représentations sociales et les pratiques des motocyclistes. La diffusion rapide des taxis-motos dans plusieurs villes africaines a fait émerger une nouvelle figure, celle du motocycliste de profession, le chauffeur de taxi-motos appelés diversement (*Zemidjan* à Cotonou, *Oleyia* au Togo, *Wewa* à Kinshasa, etc.) et qui fait l'objet de certains préjugés et stéréotypes. On sollicite des travaux empiriques pouvant porter sur la figure de ces motocyclistes professionnels et des représentations que les gens s'en font, mais également des travaux analysant leurs pratiques sociales (manière de conduire, identité ethnique ou religieuse, rapport aux femmes, rapport au code de la route, esprit corporatiste, etc.)

## **Axe 3 : Les chaînes d'approvisionnement des motos en Afrique : commerce national et transnational, transferts technologiques et industrialisation**

A partir de la fin des années 1990, les circuits d'importation des motocycles, contrôlés principalement par des maisons de commerce d'origine coloniale s'approvisionnant en Europe ou au Japon ou des commerçants rachetant les véhicules d'occasion au Japon ou en Asie du Sud-Est, ont été remplacés par des réseaux commerciaux reliant les pays africains à l'Inde et à la Chine, les deux principaux producteurs de motos au monde.

Cet axe invite à présenter des travaux empiriques sur ces chaînes d'approvisionnement, largement sous-étudiées pour l'heure (cf. Khan Mohammad 2016). Quels sont les acteurs socioéconomiques qui les animent, aussi bien en Afrique que dans les pays producteurs ? A travers quelles routes commerciales les motos chinoises et indiennes arrivent dans les ports

africains ? Comment s'organise la commercialisation au niveau national ? Quelles formes de publicité utilise-t-on pour promouvoir les produits, dans des marchés locaux de plus en plus concurrentiels ? Quels facteurs déterminent le succès commercial d'une marque ou d'un modèle ?

Le renouvellement plus rapide du parc motocycliste dans la plupart des pays africains a eu pour conséquence l'irruption de nouveaux contenus technologiques, même pour des motos qui appartiennent à des gammes *low cost* : passage du cycle 2 temps au 4 temps, arrivée de moteurs électriques, alimentation par injection au lieu du carburateur, généralisation des freins à disque ou des jantes en alliage. Des savoir-faire sont devenus obsolètes, d'autres sont apparus. Comment se déroulent ces transferts technologiques ? Quels acteurs ont été à même de s'adapter et d'en tirer profit ?

Des communications pourraient aussi analyser des études de cas portant sur des exemples passés ou présents d'industrialisation locale du secteur de la moto (usines d'assemblage ou de fabrication de pièces détachées).

#### **Axe 4 : L'économie et l'écologie de la moto**

Quels sont les effets et les retombées économiques de l'essor sans précédents des deux roues motorisées en Afrique ? En premier lieu, les contributions à cet axe pourraient s'intéresser à la diversification des activités économiques en lien avec ce secteur ; au-delà de l'impact direct associé à l'usage des motos privées et à la diffusion des taxi-motos, on assiste à la prolifération d'activités informelles (mécaniciens moto, vulcanisateurs, menuisiers métalliques, gérants de parcs de stationnement) et formelles (sociétés de transport, de gardiennage, de livraisons à domicile) suscitées ou permises par le marché en expansion du motorcycle. Quelle est leur viabilité économique et leur dynamique ? Contribuent-elles à lutter contre le chômage et la pauvreté en milieu urbain et rural ? Dans la même veine, des communications pourraient explorer le rôle des motos dans la transformation des relations entre villes et campagnes et dans la reconfiguration des marchés en milieu rural.

En deuxième lieu, on sollicite des travaux pouvant documenter les retombées en termes de fiscalité et de recettes douanières de la filière commerciale et de l'industrie du motorcycle.

Enfin, on discutera ici également des conséquences environnementales, sanitaires et sécuritaires de la forte diffusion des motos individuelles et des taxis-motos en Afrique. Dans ce domaine caractérisé par la pauvreté de données scientifiques et statistiques fiables et les dénonciations hâtives, on encourage des analyses fines et issues d'enquêtes empiriques à mesure de démêler ce qui relève de la réalité de ce qui relève de formes de construction sociale et politique de la stigmatisation des motos et de leurs conducteurs.

#### **Axe 5 : La gouvernance de la moto**

L'accroissement inédit et soutenu du parc motocycliste dans plusieurs pays africains constitue une nouvelle donne pour les pouvoirs publics. Les besoins de régulation ne touchent plus seulement le secteur de la production (usines d'assemblage) et de la commercialisation, mais concernent des domaines aussi divers que complexes, comme les infrastructures de transport, les homologations et les contrôles techniques, la sécurité routière, la lutte contre la criminalité, les assurances, etc. Comment les États s'organisent pour faire face à ces nouveaux enjeux ? A travers quelles politiques publiques et quelles initiatives (port du casque, permis de conduire moto, obligation des immatriculations, interdiction de certains espaces urbains aux motos, pour ne citer que quelques exemples) ? Avec quels acteurs s'allient-ils pour y parvenir ? Quelles

formes de résistance ou d'adaptation sont développées par les acteurs économiques et les usagers des motos ? Quels sont les issues de ces initiatives publiques et quels sont les facteurs qui ont pu en déterminer le succès ou l'échec ?

### **3- Les manifestations prévues**

- Conférences plénières et débats
- Ateliers de communications scientifiques
- Présentations de posters
- Activités et démonstrations des partenaires financiers

### **4- Les modalités de participation**

Cet appel à contribution s'adresse aux enseignants-chercheurs et chercheurs en sciences humaines et sociales (géographes, sociologues, historiens, anthropologues, économistes, politistes). Ils sont invités à adresser leur proposition de communication de deux pages au maximum **au plus tard le 30 avril 2021** aux adresses suivantes :

[predes2016@gmail.com](mailto:predes2016@gmail.com) et [moutorey@yahoo.fr](mailto:moutorey@yahoo.fr), [ourobotasse2001@yahoo.fr](mailto:ourobotasse2001@yahoo.fr)

Les propositions individuelles ou collectives doivent respecter les conditions suivantes : le titre de la communication, les noms, les coordonnées et affiliations des auteurs (e-mail, n° de téléphone, université et/ou unité de recherche), la référence à un axe visé, un résumé de 1000 signes maximum indiquant le problème, l'objectif de la communication, la méthode, les résultats obtenus et cinq mots-clefs.

Les propositions de communication seront examinées par le comité scientifique. A la suite de l'évaluation, cinquante (50) propositions de résumés de communication seront retenues et leurs auteurs recevront une notification d'invitation à prendre part au colloque. A la fin du colloque, le comité scientifique sélectionnera les trente meilleurs articles définitifs, envoyés dans le délai, qui seront publiés dans un ouvrage collectif ou dans les actes du colloque (le format sera précisé plus tard).

Les inscriptions au colloque sont fixées comme suit :

Enseignant-chercheurs et chercheurs : 30 000 FCFA

Doctorants : 15 000 FCFA

Organismes internationaux, Sociétés et Entreprises : 50 000 FCFA

Ces frais de participations donnent droit aux documents de travail (cartable, livre du colloque, bloc-notes et stylo) et aux pauses-café.

### **5- Calendrier des opérations**

**25 janvier 2021:** Lancement de l'appel à communication.

**25 mars 2021 :** Relance de l'appel à communication

**30 avril 2021 :** Date limite de réception des propositions de résumés de communication ou de poster.

**18 juin 2021 :** notification aux auteurs des résultats de l'examen du comité scientifique

**20 novembre 2021:** date limite d'envoi des papiers définitifs

**Du 9 au 11 mars 2022 :** déroulement du colloque sur 3 jours à l'Université de Kara au Togo.

**Janvier 2023 :** publication des actes du colloque.

Pour toute information, envoyez vos correspondances aux adresses suivantes :

[predes2016@gmail.com](mailto:predes2016@gmail.com); [moutorey@yahoo.fr](mailto:moutorey@yahoo.fr), [ourobotasse2001@yahoo.fr](mailto:ourobotasse2001@yahoo.fr)

## **6- Comité d'organisation**

### **Co-responsables de l'organisation du colloque :**

Blundo Giorgio, EHESS, Marseille, France et Guézéré Assogba, Université de Kara, Togo

### **Membres du comité d'organisation :**

Agbamaro Mayébinasso, Agbeyadzi Kossi, Amegna Komla, Avougla Koku, Ayimpam Sylvie, Badaméli Atina, Dansoip Gountante, Hountondji Dodji Yaovi, Kadouza Padabo, Kanati Lardja, Kankpénandja Laldja, Koumoï Zakariyao, Laré Babenoun, Laré Konnegbéne, Moutoré Yentougle, Nanoini Damitonou, Odjih Komlan, Ouro-Bitasse Eralakaza, Panesse Paalamwé, Soussou Tatonguéba, Tchagbele Abasse

## **7- Membres du comité scientifique**

Afouda Servais, Géographe, Université de Parakou, Bénin  
Aholou Cyprien, Sociologue, Université de Lomé, Togo  
Allagbe Sotondji Binjamin, Géographe, Université d'Abomey Calavi, Bénin  
Awesso Charles, Anthropologue, Université de Lomé, Togo  
Ayimpam Sylvie, Anthropologue, Institut des Mondes Africains, Université Aix Marseille, France  
Bamas Satanislas, Géographe, Université de Joseph Ki-Zerbo, Burkina Faso  
Blundo Giorgio, Anthropologue, EHESS Marseille, France  
Brou Emile Koffi, Géographe, Université de Bouaké, Côte d'Ivoire  
Djouda Yves Bertrand, Sociologue, Université de Yaoundé 1, Cameroun  
Dziwonou Yao, Géographe, Université de Lomé, Togo  
Gbaty Napo, Sociologue, Université de Lomé, Togo  
Guézéré Assogba, Géographe, Université de Kara, Togo  
Kadouza Padabô, Géographe, Université de Kara, Togo  
Kassi Irène, Géographe, Université Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire  
Kengne Fodouop, Géographe, Université Yaoundé 1, Cameroun  
Kouzan Komlan, Historien, Université de Kara, Togo  
Lombard Jérôme, Géographe, Université Paris 1, Panthéon Sorbonne, France  
Motcho Henri Kokou, Université de Niamey, Niger  
N'guessan Joseph Kablan Hassy, Université Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire  
Nantob Mafobatchie, Sociologue, Université de Lomé, Togo  
Pochet Pascal, Aménagement-Urbanisme, LAET (ENTPE, Université de Lyon), France  
Sakho Pape, Géographe, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal  
Tamasse Danioué, Sociologue, Université de Lomé, Togo  
Tefe-Tagne Robert, Sociologue, Université de Douala, Cameroun  
Tsigbe Joseph, Historien, Université de Lomé, Togo  
Vigninou Toussaint, Géographe, Université d'Abomey-Calavi, Bénin  
Vimenyo Messan, Géographe, Université de Lomé, Togo  
Yapi-diahou Alphonse, Géographe, Université Paris 8, France  
Zinssou-Klassou Kossiwa, Géographe, Université de Lomé, Togo



## 8- Références bibliographiques citées

- Agossou N. S., 2004, « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n° 32, pp. 135-148.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., « La double vie de la moto au Sud du Sahara. Usages privés, offre publique », in G. Fumey, J. Varlet, P. Zembri (éds), *Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports*, Paris, Ed. Ellipses, 2009, pp. 117-126.
- Diaz-Olvera, L., Guézéré, A., Plat, D., Pochet, P., (2016). « L'intermodalité subie des citadins africains. Exemples à Conakry, Douala et Lomé », sous la direction de Laurent Chapelon, *Transport et intermodalité*, col sciences, société et nouvelle technologie, Londres, pp. 289-308.
- Gewald, Jan-Bart, "People, mines and cars: Towards a revision of Zambian history, 1890-1930", in Gewald, J-B et al. (eds.) *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leyden, Brill, 2009, pp. 19-47.
- Godard X., 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrets, Collection Economie et développement,
- Guézéré, A., (2017). « Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques », *Forum vie Mobile*, Carnet Sud, <http://fr.forumviesmobiles.org/southern-diaries/2017/08/30/3661>
- Guézéré, A., (2012). « Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux », *Géographie Économie Société*, Vol. 14, n°1, Lavoisier, Paris, 2012 pp. 53-72, <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2012-1-page-53.htm>
- Khan Mohammed, G., (2016), *Les motos chinoises au Burkina Faso : Une affaire d'État, Nouveaux itinéraires d'accumulation marchands transnationaux et gestion de l'extraversion*, thèse de doctorat en sciences sociales, Université de Lausanne, 632 p.
- Oudin F., 2009, *Ethnologie du quotidien des "passionnés de moto"*, Thèse de doctorat d'ethnologie de l'Université Paul Verlaine de Metz, Metz, 621 p.
- Pinch, P. & Reimer, S., 2011, « Moto-mobilities: geographies of the motorcycle and motorcyclists ». *Mobilities*, 7(3): pp. 439-457.
- Pochet P., Diaz Olvera L., Plat D., Adoléhoumé A., Private and public use of motorcycles in cities of SubSaharan Africa, in UITP (Ed.), *Public Transport Trends 2017*, Bruxelles, Ed. UITP, pp. 103-105.
- Tastevin, Yann-Philippe, 2015, Bajaj en Egypte ou la diffusion discrète de l'autorickshaw en Afrique, *Autrepart*, vol. 4, N° 76, pp. 127-146.