

La mobilité urbaine en contexte africain¹ : état des lieux, conséquences et perspectives

Urban mobility in the african context: state of play consequences and perspectives

Gbomené Hilaire KANON

Université Alassane Ouattara-Bouaké (Côte d'Ivoire)

Email : hilairekanon@gmail.com

RÉSUMÉ : Le présent article a pour objet de mettre en lumière les conditions de réalisation d'une transition vers la mobilité alternative. Si la démographie galopante, associée à l'accroissement rapide de la motorisation, reste l'une des causes de la congestion des capitales en général, l'une des solutions viables proposées pour rétablir la fluidité routière devrait coïncider avec le recours au transport alternatif. En contexte africain, l'alternative à l'autosolisme reste difficile vu que les populations sont encore attachées au symbole de réussite sociale lié à la possession de la voiture personnelle. Pour faire comprendre les enjeux tant sociaux, économiques, sanitaires qu'environnementaux qui en découlent, l'article insistera à la fois sur la déconstruction du symbolisme de la voiture dans les mentalités africaines d'une part, et d'autre part, appellera les gouvernants à rendre plus attractifs le transport urbain.

MOTS CLÉS : Africain ; Attractifs ; Autosolisme ; Mobilité ; Symbolisme, transport alternatif.

ABSTRACT : This article aims to highlight the conditions for achieving a transition to alternative mobility. If galloping demography associated with the rapid increase in motorization remain one of the causes of congestion in capital cities in general, one of the viable solutions proposed to restore road fluidity should coincide with the use of alternative transport. In an African context, the alternative to solo driving remains difficult since people are still attached to the symbol of social success linked to the possession of a personal car. To understand the social, economic, health and environmental issues that arise from it, the article will insist both on the deconstruction of the symbolism of the car in African mentalities on the one hand, and on the other hand, will call on the governments to make urban transport more attractive.

KEY WORDS: African; Attractants; Autosolism; congestion; Mobility; Symbolism.

Introduction

« Une bonne mobilité est un indicateur du bon niveau de fonctionnement de la machine urbaine » (N'Guessan Jérôme Aloko, 1999, p. 144). L'enjeu de la fluidité du trafic préoccupe les responsables de politiques des villes en général et en particulier les capitales africaines confrontées de plus en plus à une démographie galopante et à l'étalement urbain. Les conséquences de ces externalités sont l'allongement des distances entre les domiciles et les centres-villes ou les pôles d'attraction industrielles. De cette situation, naissent de nouveaux défis liés à la mobilité intra-urbaine des populations en termes de fluidité. Pour la fluidité du trafic, les politiques d'urbanisation, envisagent un modelage fortement basé sur

l'automobile (Xavier Desjardins, 2022). En effet, la voiture devient le mode par excellence de transport envisagé pour répondre au besoin de mobilité. Cependant, au niveau de ces pays africains, l'accélération du taux de motorisation² rend désuètes les infrastructures routières qui d'ailleurs sont limitées et dégradées. Les congestions des voies, les embouteillages montrent les insuffisances des politiques d'urbanisation. La réponse au défi de la mobilité repose sur le choix de transport alternatif à l'autosolisme.

Le choix de la mobilité alternative représente un autre défi pour des populations africaines dans la mesure où la possession de la voiture individuelle est liée à la réussite sociale. Le symbolisme de la voiture constituerait une entrave à la mobilité alternative. Ce qui justifie la préoccupation suivante : La déconstruction du symbolisme de la voiture chez l'africain n'est-elle pas une perspective à une éducation relative à la mobilité alternative ? En d'autres termes, le choix de la transition vers une mobilité alternative ne dépendrait-il pas du rejet de la représentation sociale de la voiture ? Nous avons pour objectif dans cet article de montrer que le choix d'une mobilité alternative dans les capitales africaines nécessite la déconstruction du symbolisme social de la voiture. Sans perdre de vue la nécessité de l'avoir, le symbole de réussite sociale sous-tendu rend aussi difficile le besoin de substituer le transport en commun à l'autosolisme. Les usagers ne percevront les avantages socio-économiques et écologiques de la transition vers une mobilité alternative qu'à partir de la déconstruction du symbolisme de la voiture dans l'esprit de l'africain.

L'éducation relative à la mobilité alternative devra permettre d'insister sur la déconstruction de la possession de la voiture vue parfois comme un modèle de réussite socio-professionnelle. En se basant sur son coût parfois budgétivore quant à son usage, associé à une politique attractive du transport urbain à mener par les gouvernants, les usagers pourront percevoir les enjeux tant social, économique, sanitaire qu'environnemental que constitue la transition vers la mobilité alternative. À partir d'une approche socio-critique, nous nous servirons des données tant qualitatives que quantitatives pour distinguer la mobilité urbaine de la mobilité rurale. Cette distinction est le cadre heuristique qui conduit à relever les caractéristiques de la mobilité urbaine dans les capitales africaines (I) et d'en indiquer les implications au niveau sanitaire et environnemental (II). Quant aux perspectives de la mobilité urbaine en Afrique, elles seront envisagées à partir de la réorientation du symbolisme de la voiture qui justifierait le choix d'une transition vers la mobilité alternative (III).

1. De la mobilité rurale à la mobilité urbaine

Dans le cadre de cette réflexion, les caractéristiques de la mobilité urbaine seront présentées à partir de la comparaison entre celle-ci et la mobilité rurale. Si le trafic dans les agglomérations présente une certaine lenteur, la mobilité rurale, par contre, montre une certaine régularité. Cela a, en tout état de causes, des implications positives ou négatives sur les populations, quelle que soit leur zone d'habitation.

1.1 Les caractéristiques de la mobilité rurale

Pour comprendre la mobilité urbaine, référons-nous à celle des zones décongestionnées. Parmi ces zones décongestionnées, nous incluons les zones rurales. La remarque principale de la mobilité dans ces zones est la relative maîtrise de la durée du voyage. Le déplacement dans les zones où la mobilité est fluide se fait de manière constante et régulière. Le temps de départ est connu aussi bien celui d'arrivée ; comme celui mis pour parcourir une distance donnée, qui est également connu. La mobilité dans les zones rurales en Afrique en particulier et dans les zones décongestionnées en particulier présage une

certaine autonomie de l'individu. En effet, la possibilité pour l'individu de maîtriser les constances de la mobilité représente des facteurs d'autonomisation. Elles lui accordent une capacité de gestion du temps à partir de la constance de la durée du trajet. Dès l'instant où la mobilité est régulière, comme c'est le cas dans les zones rurales, l'inquiétude du retard est atténuée et disparaît. La mobilité dans les zones à faible densité s'accompagne d'une certaine quiétude chez l'individu parce que le voyage se fait de manière linéaire et sans obstacles majeurs. Avec une vitesse moyenne régulière, l'individu a une idée approximative de son temps d'arrivée. Quant aux externalités de la mobilité, elles dépendent fondamentalement des capacités du sujet et non des infrastructures.

Le nombre réduit de voitures dans les campagnes africaines conduit les populations à opter pour d'autres modes de déplacement. Les habitants se déplacent principalement à la marche. La marche était le mode de déplacement le plus usité avant l'avènement des moyens modernes de voyage. Progressivement, la bicyclette a pris le relais, et maintenant la motocyclette s'impose comme l'engin motorisé le plus utilisé pour les déplacements. Quant à l'automobile, son usage est limité en raison de l'état défectueux des routes d'une part, et d'autre part, de la paupérisation des populations pour lesquelles l'achat dudit engin reste hors de prix. La motocyclette est utilisée pour le transport personnel et en commun. Sa vulgarisation dans les villages a favorisé le rapprochement des populations rurales entre elles d'une part, et des zones de productions agricoles, d'autre part. Avant la motocyclette, elles étaient obligées de parcourir à la marche les distances pour rejoindre leurs champs.

Si la marche représentait une forme de ralentissement de la mobilité en zone rurale, l'avènement de la motocyclette comble le déficit. Elle permet l'accessibilité de la population rurale aux zones éloignées et difficiles d'accès. Avec cette facilité que les populations ont avec les motocyclettes à rallier des zones difficiles d'accès, ces dernières sont de plus en plus utilisées comme taxi-motos. Jérôme Lombard et Olivier Ninot (2012) montrent que l'usage de la motocyclette symbolise l'impossibilité pour un bon nombre de familles ou d'individus d'emprunter un autre moyen de transport. Ainsi, dans les campagnes africaines, la motocyclette s'impose-t-elle comme le mode de mobilité dont les populations rurales font le plus usage. Elle compense en effet, la lenteur de la marche naturelle.

Pour le transport inter-campagne, le mode de voyage qui était utilisé et qui l'a toujours été, est le transport en commun. L'état de nos routes d'une part, impraticables de nature, et d'autre part l'austérité des conditions de vie, poussent les ruraux à faire usage du transport en commun pour se rendre d'un village à un autre ou d'un village à la ville. Au moyen du transport en commun, les populations rurales se rapprochent des unes et des autres en accédant à la ville et inversement. Retenons que la mobilité dans les zones rurales en Afrique est réalisée par les transports en commun, des fois par l'usage des motocyclettes. L'autosolisme est rarement utilisé comme mode de déplacement recommandé.

1.2 Les caractéristiques de la mobilité urbaine

De plus en plus, les embouteillages sont des phénomènes courants dans la majorité des capitales africaines. Les villes telles qu'Abidjan, Conakry, Dakar, Cotonou ou Ouagadougou, etc, sont constamment congestionnées. La principale cause en est la démographie galopante. En effet, l'accroissement des populations des capitales a un impact négatif sur l'expansion des dites capitales. « En 2000, un Africain sur trois vivait en ville ; d'ici 2030, ce taux passera à un sur deux » (Ajay Kumar et Fanny Barrett, 2008, p. 3). Les offres proposées en termes d'emplois, de commodités et de viabilités sont flatteuses pour les populations qui y accourent. L'exode rural accroît naturellement la densité des

populations citadines de sorte à créer un engouement autour des capitales en termes de peuplement. La conséquence de la démographie galopante est l'agrandissement et l'extension anarchique des capitales. L'expansion des capitales a pour corollaire, l'éloignement des domiciles des lieux de travail. Les populations, qui sont de plus en plus nombreuses dans les zones périphériques, sont contraintes de parcourir de grandes distances pour rejoindre les centres-villes. Dans les capitales d'Afrique subsaharienne, la voiture représente l'idéal de mobilité (Olvera Lourdes Diaz, Didier Plat et Pascal Pochet, 2002). Celle-ci offre des avantages en termes de rapidité, de confort ou de sûreté.

Que ce soit l'autosolisme ou les transports en commun, l'automobile est utilisée comme le principal moyen de mobilité dans les zones urbaines. Cependant, la mauvaise gestion de la circulation, l'absence d'aires de stationnement, la médiocre application des règles ou le développement archaïque des capitales africaines montrent l'incapacité de la planification de l'urbanisation à contenir le flux des véhicules en augmentation (Ajay Kumar et Fanny Barrett, 2008). C'est ce qui justifie les embouteillages désormais fréquents dans désormais les capitales africaines. La permanence des embouteillages justifie le ralentissement de la mobilité. Soumis à la lenteur du voyage, les citadins font l'expérience cruciale d'une mobilité oppressante. La lenteur de la mobilité représente un mécanisme de compression pour l'individu et pour l'environnement.

2. Les conséquences de la mobilité urbaine

La différence établie entre la mobilité rurale et la mobilité urbaine montre la difficulté des politiques d'urbanisation à satisfaire une mobilité de plus en plus chronophage. L'objectif dans ce chapitre consiste à relever l'impact de la lenteur de la mobilité sur la santé du citadin et sur l'environnement.

2.1. La mobilité urbaine, source de stress pathologique

La pression occasionnée par la mobilité dans les capitales a des répercussions négatives sur la santé psychologique des individus. En se basant sur les caractéristiques que sont le ralentissement et l'irrégularité du voyage, la mobilité urbaine représente un agent non négligeable de stress pour les citadins. Ceux-ci sont constamment en alerte à cause des embouteillages, et ce lorsqu'ils quittent le domicile pour une destination. La crainte du voyage se transforme en alarme. Elle fait savoir qu'il y a une urgence existentielle. Avec la fréquence des embouteillages, l'alarme, qui en principe devrait être une alerte passagère devient chronique. Elle transforme le stress aigu de départ en stress pathologique. Le stress aigu « équivaut à un signal d'alarme corporel qui alerte l'individu et le prépare à réagir. Si la solution apportée est satisfaisante, le stress diminue et l'organisme retrouve son état initial ». (Ludovic Vievard, 2015, p. 9).

D'une manière générale, le stress est la réaction de l'organisme à une alerte d'origine externe. Il est une réponse physiologique grâce à laquelle l'organisme s'adapte à son environnement. Il se déclenche en présence d'une alerte faisant sortir l'individu de sa zone de confort. Face à cette situation inhabituelle, la défense dudit organisme est assurée par le stress aigu. « On parle de stress aigu lorsque l'agent stressant survient brusquement et provoque une réponse d'adaptation rapide et brève ». (Marc Mouzé-Amady, 2014, p. 33). Le stress aigu est un mécanisme de régulation permettant à l'organisme de l'individu de s'adapter et de lutter contre toute perturbation extérieure. En effet, lorsqu'une alarme se déclenche, le stress se manifeste comme la résistance permettant à l'organisme de retrouver son état initial. En dépit du mécanisme de régulation, lorsque l'alarme persiste, le stress devient chronique.

La perpétuation d'une alarme rend vulnérable l'organisme qui doit continuellement puiser dans ses ressources propres, en raison du stress induit pour s'adapter à son environnement. Mais, lorsque l'organisme n'arrive pas à s'adapter à l'alarme, survient l'épuisement. Pour Hans Selye (1975), l'épuisement est le troisième élément après l'alarme et la résistance qui transforme le stress aigu en stress chronique. Il résulte du prolongement du stress qui marque l'échec de la résistance, de l'effort fait par l'individu pour l'annihiler. Ce qui peut causer des dommages sur son état physique et physiologique. L'épuisement transforme le stress chronique en stress pathologique. Pour Ludovic Vievard (2015, p. 12), le stress pathologique « décrit l'épuisement de l'organisme quand le sujet échoue à apporter une réponse satisfaisante dans le temps ». Dans le cadre de la mobilité urbaine, les embouteillages, en tant qu'agent stressant, sont nocifs pour l'organisme. Ils maintiennent permanemment le citadin dans une angoisse tributaire des retards d'un immobilisme, de la lenteur du voyage et de la variabilité de la durée de voyage.

La mobilité urbaine est dévoreuse de temps. Elle prend à l'individu une partie de son temps. Souvent, pour être ponctuels au travail, les citadins anticipent sur le réveil qui se fait plus tôt que prévu. Ils sont contraints de se lever tôt pour éviter à la fois les embouteillages et le retard. À preuve, à Abidjan, les arrêts de bus et les gares de Gbaka³ reçoivent les premiers passagers dès 04 heures du matin pour un travail qui devrait commencer à 08 heures. Pourtant dans les zones décongestionnées, le réveil est fonction généralement de la durée du trajet déjà connu. L'irrégularité de la mobilité urbaine supprime au citadin, son temps de repos ou de loisir. Ce qui l'épuise davantage.

Au reste, la mobilité urbaine exerce une pression sur l'individu, qui finalement s'avère être une source de dépression ou d'anxiété comme l'indique l'étude⁴ réalisée en partenariat avec l'Université de Cambridge, l'Institut de recherche RAND Europe et l'assureur américain Mercer. Elle montre qu'au-delà d'une heure dans les transports, en mode allé et retour et ce tous les jours, fait que les citadins ont 33 % de risques de développer une dépression. L'impact du prolongement du voyage se répercute sur la qualité du sommeil de l'individu. Les travailleurs avec plus d'une heure de durée de transport-déplacement ont 46 % de risques de dormir moins de 07 heures par nuit. Lorsque le stress et la fatigue s'ajoutent, ils ont 21 % de risques de devenir obèses. Sur la base de l'étude susmentionnée, la mobilité urbaine est à la fois stressante et pathologique. Elle enferme le citadin dans un cycle infernal. À défaut d'être autonome par la gestion de son temps, il est prisonnier d'un système de mobilité chronophage. Le citadin est constamment en proie à une pression qui le comprime, l'épuise et le plonge dans une dépression subtile et sournoise.

2.2 Les revers de la mobilité sur l'environnement urbain

De façon générale, l'environnement urbain est l'espace sur lequel s'établit la ville. De plus en plus, les villes africaines extensibles, ont des étendues flexibles. Les limites sont repoussées au fur et à mesure que la population croît. Et comme l'exode rural se fait à une vitesse vertigineuse, les villes s'étendent progressivement, les zones périphériques se créent au fur et à mesure que les populations affluent. La conséquence de l'accroissement démographique est l'allongement des distances compliquant l'accès aux centres-villes ou aux zones d'activités.

De périphérie en périphérie, les zones riveraines se créent et finissent par déjouer la prévisibilité des politiques d'urbanisation. En effet, en Afrique, les capitales, confrontées à une démographie galopante, subissent une extension rapide et non maîtrisée. Cela représente une difficulté dans la mesure où les prévisions des politiques d'organisation et de fonctionnement des villes deviennent avec le temps obsolètes. Prenant l'exemple de la

Côte d'Ivoire, Raphaël Oura (2022) confirme l'accélération de l'urbanisation dans les capitales en général et en Côte d'Ivoire en particulier. Le déphasage créé entre les normes de planification et l'accélération démographique occasionne un dysfonctionnement du transport urbain. Ceci conduit les politiques de gestion de l'urbanisme vers l'adoption ou la promotion des moyens de mobilité alternatifs tels que la bicyclette, la marche ou à un moindre niveau, l'usage du transport en commun (TEC). Or, pendant que, pour le besoin environnemental, l'on promeut la réduction de la mobilité motorisée, l'Afrique s'éveille à la course à l'automobile comme l'indique l'accroissement du taux de motorisation.

N'étant pas constructeur et concessionnaire automobile, la majorité du parc automobile africain, en Afrique, est composée de voitures d'exportation ou d'occasion. « Ces voitures d'occasion, appelées communément « France au revoir », « congelés » ou « surgelés de Belgique » ont littéralement envahi les routes africaines au sud du Sahara depuis près de deux décennies. Elles constituent environ 80 % du parc automobile et contribuent à sa vétusté et surtout à la pollution de l'environnement » (N'Guessan Hassy Joseph Kablan, 2010, p. 365). La présence massive des voitures d'occasion, considérées comme des polluantes (Sylvie Brunel, 2008) dans le parc automobile des pays du Sud compromet davantage la qualité de l'environnement. Si d'une manière générale, les voitures « engendrent des pollutions et des nuisances comme le bruit, la pollution de l'air, l'émission de gaz à effet de serre, la consommation des ressources non renouvelables » (CEREMA, 2015, p. 13), l'entrée des polluants dans l'environnement urbain africain constitue subséquemment un danger. Leur importation massive concourt à la fois à la congestion et à la pollution des villes. Pour résorber ces insuffisances, des perspectives sont envisagées autour de la déconstruction du symbolisme de la voiture pour une mobilité dite alternative.

3. Les perspectives pour une mobilité alternative

Les urbanistes africains s'orientent déjà vers des possibilités techniques et scientifiques pour envisager le décongestionnement des agglomérations des capitales d'Afrique. À ces perspectives, la finalité sous-jacente à notre réflexion est la compréhension de la représentation de la voiture dans la mentalité des africains. Pour cette étude, connaître ce que représente la symbolique de l'avoir de la voiture individuelle chez l'africain serait le préalable pour le choix d'une mobilité alternative au détriment de l'autosolisme.

3.1 Déconstruire le symbolisme de la voiture

La planification de la mobilité urbaine en Afrique nécessite des efforts tant techniques que personnels ; les premiers devant être assurés par l'action des gouvernants à travers les politiques d'urbanisation. À ce niveau, des efforts sont consentis en vue d'améliorer la qualité des routes. Outre ces efforts, cette contribution porte sur l'éducation des individus à comprendre le choix de la mobilité alternative. Elle consiste à mettre l'accent particulier sur le changement de mentalité des populations africaines en matière de choix du mode de transport alternatif et de l'usage de la voiture individuelle. Pour le choix du transport, la tâche consiste en amont à déconstruire l'image liée à la possession de la voiture.

Pour le choix du transport, la tâche consiste en amont, à déconstruire l'image liée à la possession individuelle de la voiture. En Afrique, la voiture a une double représentation. Elle lie à la fois le besoin de mobilité et le statut social de l'individu. Posséder une voiture implique des enjeux dépassant le cadre du déplacement confortable, de rapidité ou de sûreté. Derrière ces justificatifs, se cache ce que nous pourrions appeler le complexe de l'avoir de la voiture. En effet, la possession de la voiture présuppose une indication singulière du statut social de l'individu. L'avoir est signe de richesse dans la mesure où elle

est le reflet du bien-être. La capacité de la voiture à procurer une visibilité sociale en fait l'un des symboles majeurs de réussite sociale qui perdure depuis le XX^{ème} siècle, sans être remis en cause après les indépendances des États africains. Durant les années 1980, la voiture représente ainsi l'un des trois, parfois quatre, « V de la victoire », aux côtés de la villa, du verger ou du virement (Alain Sinou, 1987). Aujourd'hui encore, dans ces villes⁵ où la pauvreté reste omniprésente, la possession et les usages de la voiture demeurent parmi les marqueurs extérieurs les plus tangibles de réussite matérielle, de statut et de prestige social (Pierre Jacquemot, 2012).

Le complexe de la voiture naît à partir du lien individuel et social fort instauré entre la voiture et la réussite. Dans le cas où sa possession permet une visibilité de réussite matérielle de l'individu en termes de prestige social, naît une tendance irréfutable à la posséder pour favoriser une telle reconnaissance. Prenant l'exemple des « intégrants kampalais, Bernard Calais (1998) affirmait que ceux-ci affichaient leur réussite dans la mobilité à travers la voiture vue comme l'instrument privilégié de déplacement. À l'image des Kampalais, les populations africaines, dans leur majorité sont distinguées socialement par la présence ou non de la voiture en termes de bien matériel propre. Le complexe de supériorité octroyé par la voiture encourage tout un chacun à l'acquérir.

La conséquence du complexe de la voiture est l'une des difficultés qui pourraient entraver le choix d'une mobilité alternative. En promouvant l'usage des autres modes de déplacement hormis la voiture tels que la marche ou la bicyclette, ou à défaut l'utilisation des transports en commun pour une possible décongestion des villes, le complexe de la voiture devient un obstacle psychologique connu et reconnu comme tel. Il laisse percevoir l'utilisation des transports en commun comme l'expression de la pauvreté. En conséquence, lier le transport en commun à l'indigence, conduit à l'usage exclusif de l'autosoliste. Sortir de cette fixation négative entre la possession de la voiture et la réussite sociale, exige la déconstruction du symbolisme de l'autosolisme. Cette démarche nous conduit dans notre analyse à relativiser le lien entre la voiture et la réussite sociale d'une part, et d'autre part, à promouvoir un autre modèle de réussite basé sur la promotion d'une éducation relative à la mobilité alternative.

3.2 Le choix d'une éducation relative à la mobilité alternative

L'objectif des politiques urbanistes visant à permettre aux populations d'avoir une mobilité régulière, doit en principe s'intéresser au volet psychologique des populations pour ce qui est du symbolisme de la voiture. La manifestation du complexe de la voiture constitue un obstacle au choix du transport alternatif. Il faut pour ce faire, une phase de sensibilisation portant sur l'éducation des populations. Il ne suffit pas de proposer une planification de l'urbanisation des capitales ou du moins de définir des principes de mobilité pour parvenir à une décongestion des capitales.

Pour repenser le modèle de mobilité, l'apport éducatif doit consister préalablement à réorienter la perception de la voiture dont la nécessité consistait à rendre possible des déplacements rapides, flexibles et notamment sur de longues distances. Au lien établi entre la voiture et la réussite sociale, doit se substituer une perception de la voiture faisant la promotion de la solidarité. Il faut détruire l'image sociale du symbole de la réussite matérialisée par l'acquisition de la voiture. La destruction de ce symbolisme affectera à la fois l'idée d'une mobilité cloisonnée au modèle du tout-voiture et de l'autosolisme.

Pour intégrer dans l'esprit des Africains le bien-fondé de l'usage des moyens alternatifs de mobilité d'une part, et d'autre part pour favoriser un regain d'intérêt pour le transport en commun, le covoiturage ou l'autopartage, il faudrait parvenir à détruire le complexe de la

voiture comme propriété socialement idéale. Chacun devra alors comprendre que l'utilisation des moyens alternatifs de mobilité répond à la nécessité de préserver l'espace urbain contre la pollution. Elle permet aussi d'améliorer la mobilité et lutter contre le réchauffement climatique. Ces moyens alternatifs, loin d'être des pratiques assimilées à l'indigence, doivent être la preuve d'une prise de conscience écologique, d'un souci pour l'amélioration des conditions de mobilité et du renforcement du budget des petits ménages. Pour la sensibilisation, il faudrait insister sur les contraintes socio-économiques et environnementales qui permettent de considérer la possession d'une voiture individuelle comme une charge supplémentaire. L'entretien de la voiture nécessite des coûts d'usage pour le carburant, la maintenance, l'assurance ou parfois le parking. Ces charges, difficilement supportables par des foyers modestes, devraient concourir au choix d'une solidarité dans le cadre de la mobilité. Elles devraient encourager ceux qui possèdent une voiture à opter pour le covoiturage ou l'autopartage. Quant à ceux qui en sont dépourvus, les transports en commun apparaîtraient comme un recours sans crainte aucune d'être stigmatisés de pauvres.

Pour contribuer au renforcement d'une éducation relative à la mobilité alternative, les gouvernants doivent en amont, fixer comme priorité, la recherche d'alternatives à l'autosolisme et à la labélisation des transports en commun. Il y va de la déconstruction de l'image sociale conférée à la voiture individuelle. Pour combattre efficacement le complexe inhérent à l'acquisition de la voiture, il importe de faire correspondre les attributs du transport en autosolisme au transport en commun. Si la mobilité alternative repose sur les choix des citoyens quant à l'usage d'un mode de transport alternatif, elle nécessite des politiques publiques ambitieuses de développement des modes de transports alternatifs, notamment, en assurant une offre de transport en commun qui correspond aux besoins de déplacement (Marion Pignel, 2019, p. 16).

L'exemple abidjanais avec la modernisation de la Sotra⁶ montre la volonté des gouvernants ivoiriens à promouvoir le transport en commun. Si les Gbaka⁷ ou les Woro-woro⁸ présagent des modes de transport précaire⁹, l'attractivité des bus « Express Sotra » permet aux populations de manifester un intérêt pour les transports en commun sans aucun sentiment d'infériorité.

La Sotra dont la part de marché s'est fortement dégradée (...), s'est appliquée, depuis Mars 2001, à améliorer ses services rapides de transport afin de les rendre plus attractifs. Les actions menées ont permis d'obtenir des vitesses commerciales satisfaisantes et des temps de parcours considérablement réduits. Bateaux-bus et autobus express, ont eu un large succès auprès de la clientèle dont le trafic s'est accru de 20% sur l'ensemble des lignes. Des progrès ont été réalisés (...) pour rendre le transport public accessible à tous (Vincent Yai, 2004, p. 4).

Vingt (20) ans après la reprise du service des Bus-express¹⁰, la politique d'attractivité s'est renforcée avec la création de nouvelles lignes et des bus encore plus confortables. À preuve, il y a la mise en circulation de minibus-express dotés de l'accès internet, et baptisés « Wibus ». Ces mesures attractives ont une incidence sur la perception du transport en commun chez les usagers. Elles encouragent ceux-ci à utiliser avec enthousiasme ce mode de transport qui d'ailleurs propose un coût de voyageant préférentiel et concurrentiel pour des distances de plus en plus importantes en longueur.

Conclusion

Notre objectif dans la réflexion sur la lenteur de la mobilité dans les agglomérations africaines nous a donné de penser à une réorientation des perspectives vers le choix des modes de transport alternatifs, vu que la cause du ralentissement relève en partie de

l'accroissement de l'autosolisme. Pour atteindre un tel objectif, la comparaison entre la mobilité urbaine et la mobilité rurale a permis de mettre en évidence les caractéristiques de cette dernière, alors marquée par le ralentissement, l'irrégularité de la durée du voyage et l'absence ou la défaillance des infrastructures routières. Les répercussions de cette mobilité stressante et oppressante sur les usagers s'observent au niveau psychologique et environnemental.

La lenteur de la mobilité se transforme en alarme permanente et épuisante pour les citoyens. Enclins au stress devenu pathologique, les citoyens sont permanemment soumis à une dépression insidieuse. Par ailleurs, l'impact de la lenteur de la mobilité s'observe par la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et des tracasseries socio-économiques. La mobilité urbaine représente un défi pour l'ensemble des gouvernants. C'est une bataille, qui si elle est réussie, montre un bon niveau d'organisation urbanistique de la ville et surtout de décongestion des déplacements des populations citadines. Pour la fluidité du trafic, les gouvernants, dans un souci de décongestionnement des villes, encouragent les usagers à opter pour les transports en commun au détriment de l'autosolisme.

L'intérêt de cette réflexion est de promouvoir les transports alternatifs dans un contexte psychologique. Il faut déconstruire le complexe de l'absence de la voiture dans les mentalités des africains et les amener à comprendre que la voiture individuelle devient socialement et économiquement contraignante pour les ménages. Son coût d'utilisation associé à la flambée du prix du carburant devrait être un argument supplémentaire pour les démotiver davantage. À défaut d'être un symbole de réussite sociale, la voiture individuelle constituerait une contrainte budgétaire pour les ménages. Cependant, le changement de la perception de la voiture dans l'esprit des populations africaines devrait s'accompagner par un effort de modélisation et d'attractivité des transports en commun. Les gouvernants en Afrique doivent améliorer la qualité du transport public d'autant plus que cela participerait à déconstruire la représentativité de l'autosolisme et à favoriser l'appréciation objectives des modes alternatifs.

Références bibliographiques

ALOKO N'guessan Jérôme, 1999, « Les Taxis communaux ou woro-woro et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé », *Geo-Eco-Trop*, Abidjan, N°23, 1999, p. 143-159.

BRUNEL Sylvie, 2008, *À qui profite le développement durable ?* Paris, Larousse.

CALAS Bernard, 1998, *Kampala. La ville et la violence*, Paris, Karthala – IFRA.

CEREMA, 2015, *Plan de mobilité rurale : Élaboration, mise en œuvre et évaluation*, Lyon, Collection Références.

CISSÉ Cheikh, 2016, « Le Transport et la mobilité dans les villes africaines : Enjeux et défis », in

<https://www.lafriquedesidees.org/transport-mobilite-villes-africaines-enjeux-defis/>, consulté le 15/10/2022 ;

DIAZ Olvera Lourdes, PLAT Didier et Pochet Pascal, 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines », in *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, p. 289-315.

JACQUEMOT Pierre, 2012, « Les Classes moyennes changent-elles la donne en Afrique ? Réalités, enjeux et perspectives », in *Afrique Contemporaine*, Vol. 244, p. 17-31.

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2010, « L'Invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, N° 251, p. 365-390.

KUMAR Ajay et BARETT Fanny, 2008, « Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique. Coincés dans les embouteillages : le transport urbain en Afrique », [en ligne], URL : <https://eu-africa-infrastructure-tf.net/attachments/library/aicd-background-paper-1-urban-trans-summary-fr.pdf>, consulté le 25/10/2022.

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2012, « Des Mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », in *EchoGéo*, 20 | 2012, mis en ligne le 13/07/2012, consulté le 18/10/2022. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13127> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13127>.

MOUZÉ-AMADY Marc, 2014, « Stress chronique : panorama et focus sur de nouveaux indicateurs biologiques et biomécaniques », in *Références en santé au travail*, N° 137, pp. 31-46.

OURA Raphaël, 2022, *Étalement urbain et accès de la jeunesse au foncier rural en Côte d'Ivoire*, Paris, L'Harmattan.

PIGNEL Marion, 2019, *Mobilité durable : Repenser notre usage de la voiture individuelle*, Bruxelles, Collection pour la solidarité ;

SELYE Hans, 1975, *Le Stress de la vie. Le problème de l'adaptation*, trad. Pauline Verdun, Paris, Gallimard.

SINOÛ Alain, 1987, « Habiter à Bamako et à Saint-Louis du Sénégal », in Émile le Bris, Marie Alain, Osmond Annick., Sinou Alain, *Famille et résidence dans les villes africaines*. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé, Paris, L'Harmattan, pp. 71-114.

YAI Vincent, 2004, « Amélioration de l'attractivité des systèmes de transport public urbain. Expérience de la Sotra d'Abidjan », in <https://www.codatu.org/wp-content/uploads/Am%C3%A9lioration-de-lattractiv%C3%A9-des-syst%C3%A8mes-de-transport-public-urbain-Exp%C3%A9rience-de-la-SOTRA-dAbidjan-Vincent-YAI.pdf>; consulté le 25/10/2022.

VIEVARD Ludovic, 2015, *Santé : des stress et moi*, Lyon, Fondation April.

SIGLES OU ABRÉVIATIONS

CEREMA : Centre d'Étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ;

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles

TEC : Transport En Commun

Notes

¹ Dans cet article, le contexte africain concerne principalement les pays de l'Afrique subsaharienne.

² Le taux de motorisation est de 27% entre 2005 et 2013, selon Cissé Cheikh (2016). Ce pourcentage est corroboré par l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA).

³ Il s'agit d'un certain type de mini-bus qui servent au transport en commun

⁴ Sources : La recherche britannique sur les lieux de travail les plus sains a eu lieu entre février et août 2016. Elle a permis d'examiner un certain nombre de facteurs de style de vie, de bien-être mental, de risque clinique et de productivité chez 34182 employés, ainsi qu'une vue d'ensemble du leadership et des dimensions culturelles et des politiques, pratiques et installations organisationnelles qui pourraient avoir un impact direct sur la santé des employés dans 160 entreprises. Les résultats sont basés sur la main-d'œuvre britannique tels que rapportés par chaque entreprise interrogée.

⁵ Son étude s'est portée particulièrement sur les villes de Dakar, Bamako, Saint-Louis et Lomé.

⁶ La société des transports abidjanais (Sotra), créée le 16 décembre 1960, est une entreprise de service public de transports urbains.

⁷ Entreprises de minibus, elles relèvent du secteur artisanal et exploitent des véhicules usagés de 18, 22 ou 30 places. Toutes places assises sur des itinéraires dont ils n'ont pas toujours l'autorisation de desserte. (Voir Vincent Yai, 2004).

⁸ Entreprises de taxis collectifs, ces services privés de taxis collectifs exercent dans un cadre non conventionnel, avec des voitures particulières d'une capacité nominale de 4, 6 ou 8 places assises. Les Woro woro ont l'autorisation d'assurer une desserte intra-communale. En complément de cette desserte, ils exploitent illégalement des liaisons intercommunales (voir Vincent Yai, 2004).

⁹ Les Gbakas et les woro woro, qui ont l'avantage d'être rapides et réguliers, sont malheureusement des modes précaires, dévoreurs d'espace urbain et évoluant dans un cadre non structuré, extrêmement dangereux pour la sécurité des clients. La concurrence informelle de ces deux modes et leur accroissement sur le marché des déplacements motorisés a des incidences négatives sur l'environnement des transports urbains : Amplification de la congestion aux heures de pointe, difficultés de stationnement et augmentation des accidents de la circulation. L'usage incontrôlé de ces deux modes de transport exposent les citoyens à des nuisances (pollutions atmosphériques et sonores, accidents) et à l'augmentation de la durée de leur déplacement (voir Vincent Yai, 2004).

¹⁰ La création du service Express de la Sotra en 1974 répondait au besoin de dissuader l'usage de la voiture individuelle dans la capitale en général et en particulier au Plateau, commune du centre-ville de la capitale Abidjan. Cependant, il fut supprimé en 1983 pour faible fréquentation de ses lignes. Le service Express fut restauré en 2001 avec la mise en place d'une politique commerciale adaptée aux besoins plus exigeantes (voir Vincent Yai, 2004).